資料編

道路整備に関する行政上の課題と委員会の背景・目的 ……63
札幌市におけるこれまでの道路整備 ……65
これまでの道路整備に対する評価 ……76
アンケート調査について ……83
　60 歳以上の市民アンケート結果 ……84
　障がい者団体によるフィールドチェックの結果 ……87
　来札者の満足度調査結果 ……89
道路整備に対するニーズのまとめ ……92
現状の評価と今後の方向性 ……95
札幌市の道路整備の方向性と施策 ……100

参考資料

Web 冬期アンケート結果詳細 ……104
60 歳以上の市民アンケート結果詳細 ……113
障がい者団体によるフィールドチェックの結果詳細 ……121
来札者の満足度調査（平成 15 年夏）詳細 ……123
来札者の満足度調査（平成 16 年冬）詳細 ……126
その他参考資料 ……130
委員会議事要旨 ……139

道路整備に関する行政上の課題と委員会の背景･目的

道路整備に関する行政上の課題

■社会経済情勢の変化に対し、行政として以下の課題に対応

●幹線ネットワークはほぼ概成しつつあり、既存ストックの維持更新等を計画的に行う段階に移行中。

●局所的な渋滞、冬期交通障害、交通事故対策、自転車対策、バリアフリー化などへの対応。

●都心のみならず新札幌や苗穂、篠路などの地域拠点でのまちづくり（都市再生等）の支援。

●駅前広場や駐輪場整備等公共交通の利用促進を図り、CO_2の削減など地球環境への配慮。

●限られた財源の中、諸問題に対応するためには、市民ニーズを把握しながら「選択と集中」が重要。

委員会の背景・目的

■道路行政を取り巻く環境の変化。

■「過去」を見つめ、「今後」の方向性に活かすことが必要。
＜これまでの道路施策を評価し、問題・課題を把握＞

■社会経済情勢の変化に対応した新たな道路施策の展開。
＜「ネットワークの拡充」からのウェイト移動＞

■市民のニーズを反映した施策の重点化。
＜「行政」と「市民」とのすり合わせ・乖離の縮小＞

●今後の道路整備の方向（選択と集中）

●戦略プログラム（ﾌﾟﾗｲｵﾘﾃｨ、進め方）

ネットワークの拡充からのウェイト移動
～社会経済情勢、行政を取り巻く環境の変化への対応～

ネットワークの拡充に重点を置いた道路整備

骨格軸の概成

社会情勢の変化
市民ﾆｰｽﾞの変化

生活の質を向上させる整備への重点化

安全・安心
- 交通安全
- 防災、減災

環 境
- 騒音対策
- CO_2、No_x削減

まちづくり
- 都市再生
- 公共交通支援

札幌市の道路整備の状況

札幌市におけるこれまでの道路整備

■第4次長期総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画にみる札幌市の取組み

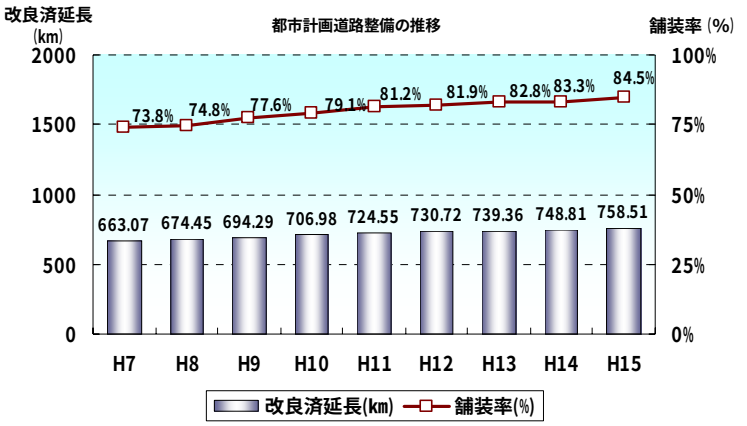
政策課題	施　　策	主な事業
交通円滑化	1．幹線ネットワークの骨格形成	環状道路･バイパス道路の整備
	2．幹線道路のボトルネックの解消 （拡幅、交差点改良、鉄道高架等）	エルムトンネルの整備、平和大橋の整備、富丘通･北郷通の立体交差、ＪＲ札沼線連続立体交差
	3．違法駐車対策、荷さばきの効率化等による渋滞の削減	札幌駅北口の整備
	4．道路案内標識の整備･改善	
	5．通行規制等の道路情報提供の充実	道路情報板の整備
	6．冬期間の道路交通の円滑性維持（堆雪幅の確保等）	堆雪幅不足を解消する拡幅整備
安全･安心	1．防災･減災対策、電線共同溝の整備	橋梁耐震補強、琴似･栄町通の電線共同溝整備
	2．歩行空間や自転車道の整備	あんしん歩行エリアの整備、自転車道の整備
	3．ＪＲ高架による踏切の解消	ＪＲ札沼線連続立体交差
	4．交通事故対策の推進	都心事故危険箇所対策
	5．冬期間の道路交通の確保･安全性維持（吹雪対策等）	琴似･栄町通の流雪溝整備
環境	1．道路緑化の推進	街路樹･ます花壇等の整備
	2．自動車排出ガスによる大気汚染の低減	交通円滑化対策の推進
	3．幹線道路沿線の騒音低減	低騒音舗装の整備
まちづくり	1．都心部の骨格軸の整備	駅前通･大通の整備、創成川通の整備
	2．骨格軸を中心とした歩行者動線ネットワークの形成	
	3．交通結節点の整備	ＪＲ札幌駅、白石駅、手稲駅周辺整備
	4．住民との協働の推進	ボランティアサポートプログラム
公共交通支援	1．バスレーンの整備、バス路線の拡幅	北1条･宮の沢通、北5条･手稲通
	2．移動の連続性の向上（モーダルミックスの推進）	札幌駅北口駐輪場の整備、ﾊﾟｰｸｱﾝﾄﾞﾗｲﾄﾞ駐車場整備
	3．公共交通機関情報の提供	インターネット等による情報提供

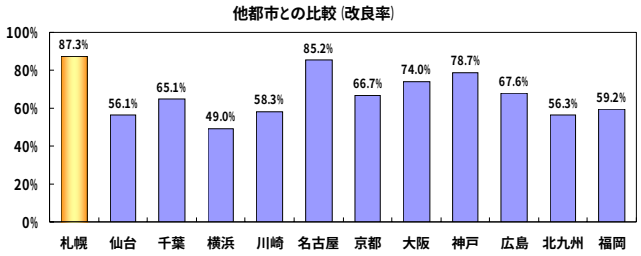
数字で見る札幌市の道路整備（1）

■幹線ネットワークはほぼ概成しつつあり、既存ストックの維持、更新等を計画的に行う段階に移行中となっています。

・都市計画道路改良済延長は、微増傾向となっています。また、その舗装率は年々増加しています。

・また札幌市の道路改良率は、全国の政令都市の中で第1位となっています。





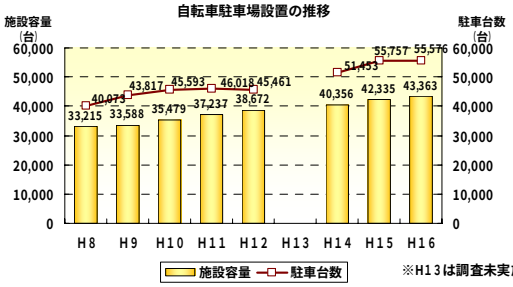
数字で見る札幌市の道路整備（2）

■駅前広場や駐輪場整備等公共交通の利用促進を図り、CO2の削減など地球環境への配慮が必要となっています。

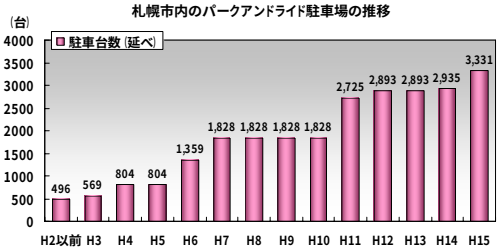
・自転車駐車場（容量）は、年々増加していますが、駐車場利用台数も年々増加しているため、早急な施設整備が望まれます。

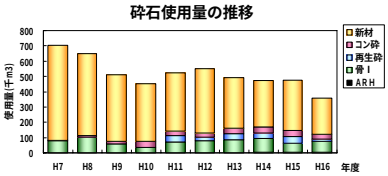
・札幌市内におけるパークアンドライド駐車場も年々増加傾向にあり、平成15年では3，331台の駐車スペースを確保しています。

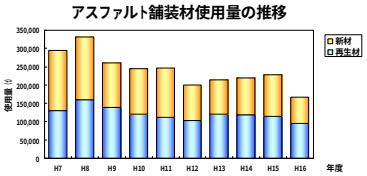
・砕石、およびアスファルト舗装材の使用量は年々減少傾向にあります。リサイクルを進めているため、新材の使用量は大きく減少しています。



※H13は調査未実施のためデータなし。





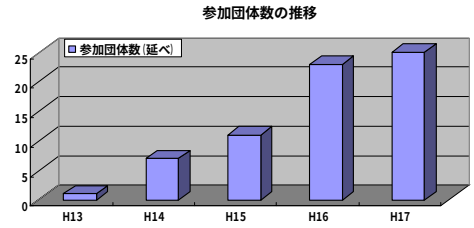


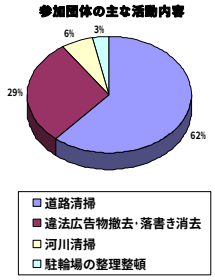
数字で見る札幌市の道路整備（3）

■都心のみならず新札幌や苗穂、篠路などの地域拠点でのまちづくり（都市再生、住民との協働等）の支援が必要となっています。

・札幌市におけるボランティアサポートプログラムの実施団体は、平成１４年からの３年間で約３倍となっており増加傾向にあります。

・参加団体の活動内容では、道路清掃が約6割と最も多くなっています。

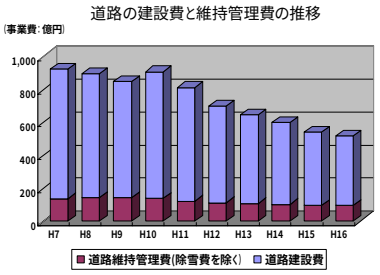


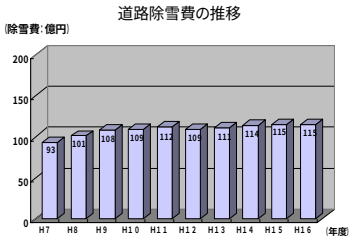


■限られた財源の中、諸問題に対応するためには、市民ニーズを把握しながらの「選択と集中」が重要となっています。

・道路維持管理費と道路建設費は年々減少傾向にあります。

・一方、除雪費は、平成７年度より年々増加傾向となっていますが、近年は横ばい傾向となっています。



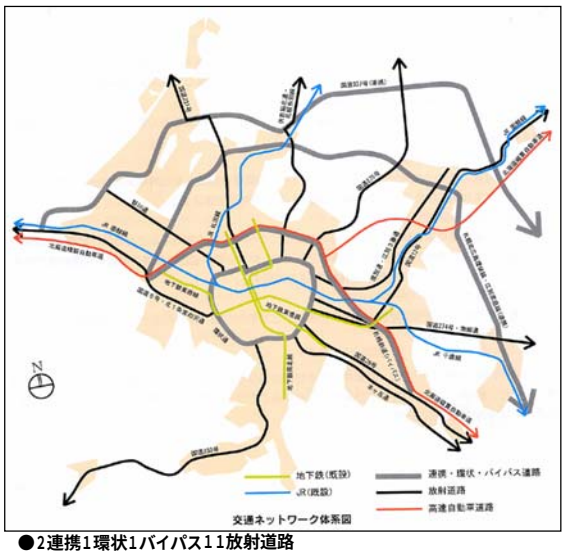


交通円滑化　幹線ネットワークの骨格形成

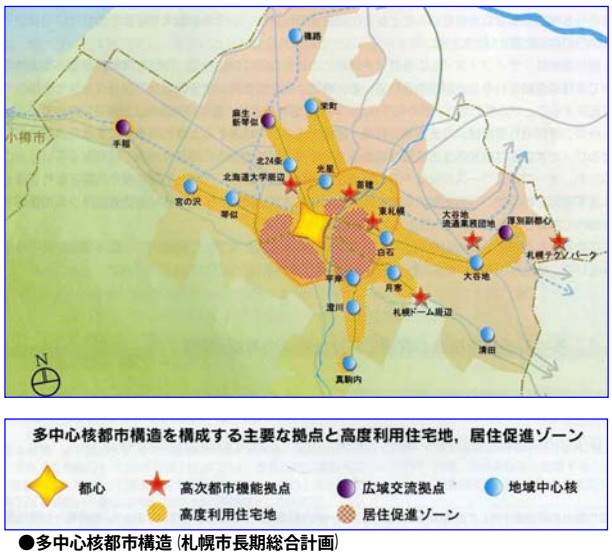
■環状道路・バイパス道路の整備

札幌市は商業や物流など、北海道の中枢都市としての役割を担っており、近年は北海道観光の拠点としての役割も大きくなってきています。

このような広域的な移動の需要や、都心の渋滞緩和および旅行速度の向上をはかり、さらには都市内の地域中心核などの各拠点を結ぶネットワークを構築し、都市の均衡ある発展を目指すために「2連携1環状1バイパス１１放射道路」をはじめとする主要幹線道路などの整備を行っていきます。



●2連携1環状1バイパス１１放射道路



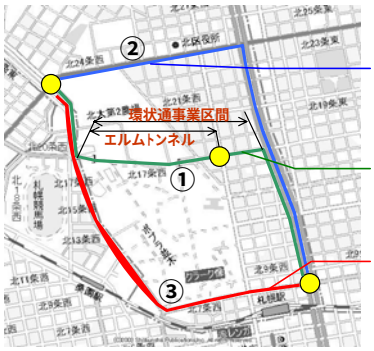
●多中心核都市構造（札幌市長期総合計画）

交通円滑化　幹線道路のボトルネックの解消

■環状通（エルムトンネル）の整備

環状通エルムトンネルは、北海道大学のキャンパスへの影響や環境負荷への対策として、地下トンネルとして計画されました。また地上部は歩行者が自然とふれあえる遊歩道として整備され、安全で快適な空間を創出しました。

本整備により、環状通の全線が開通し、市街地における通過交通の迂回機能が強化され、市内中心部の円滑な交通が図られました。また、これまで分断されていた東西交通の円滑化が図られ、周辺地域での交通混雑が緩和されました。



○ 交通量測定地点

【リンク２】
交通量　：19,381→13,713台/12h
旅行速度：13.9→13.1分

【リンク１】
交通量　：9,540→23,546台/12h
旅行速度：13.6→12.7分

【リンク３】
交通量　：20,859→20,459台/12h
旅行速度：10.2→14.1分

整備前：H12.11，H13.7
整備後：H15.10　調査データ

■事業概要
事業期間：平成9～13年度
延長：1，070m
幅員：約31～48m（地下6車線）

整備前（H8．10）

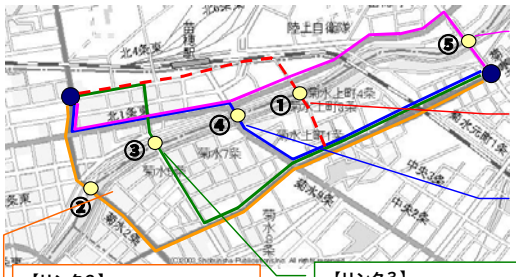
整備後（H15．5）

交通円滑化　幹線道路のボトルネックの解消

■平和通（平和大橋）の整備

平和通は、国道12号とＪＲ函館線・千歳線の中間に位置し、市内の東西交通に対応する幹線道路として整備されました。平和大橋は、豊平川に架かる橋梁部のボトルネックが原因となって発生している慢性的な交通混雑を解消するために架設されました。

本整備により、市内中心部と白石区方面の円滑な交通が確保され、平和通と交差する周辺道路では交通緩和が図られました。また平和大橋の供用により、豊平川により分断されていた地域の連携機能や利便性が向上しました。



○ 交通量測定地点

【リンク５】
交通量　：21,315→18,285台/12h
旅行速度：12.4→11.3分

【リンク１（開通後のみ）】
交通量　：10,477台/12h
旅行速度：9.0分

【リンク４】
交通量　：28,003→24,580台/12h
旅行速度：14.3→11.4分

【リンク２】
交通量　：38,103→37,113台/12h
旅行速度：14.3→13.6分

【リンク３】
交通量　：20,260→17,240台/12h
旅行速度：13.6→11.8分

整備前：H15.10，H16.9
整備後：H16.10　調査データ

■事業概要
事業期間：平成8～16年度
延長：940m（うち平和大橋184m）
幅員：約20～37m（4車線）

平和大橋周辺の混雑状況（東橋交差点H13）

平和大橋の完成状況（H16．9）

交通円滑化　冬期間の道路交通の円滑性維持

■堆雪幅不足を解消する拡幅整備

拡幅整備により冬期の適正な堆雪幅を確保し、公共交通の利便性や定時性の向上を図ります。また、路肩に堆雪された雪山による車線数減少や車道幅員減少を少しでも緩和するため、バス路線の堆雪幅不足を解消する拡幅整備を推進しています。

厳しい財政状況のなか除雪費についても縮減を余儀なくされており、今後、除排雪回数を増やすことは難しいと考えられます。

年度	道路除雪費	雪対策費	計
平成6年度	83億円	44億円	127億円
平成7年度	93億円	49億円	142億円
平成8年度	101億円	53億円	154億円
平成9年度	108億円	48億円	156億円
平成10年度	109億円	40億円	149億円
平成11年度	112億円	42億円	154億円
平成12年度	109億円	47億円	156億円
平成13年度	111億円	49億円	161億円
平成14年度	114億円	52億円	166億円
平成15年度	115億円	42億円	157億円
平成16年度	115億円	38億円	153億円

＜札幌市の雪対策予算の推移＞

安全･安心　歩行空間や自転車道の整備

■あんしん歩行エリアの整備

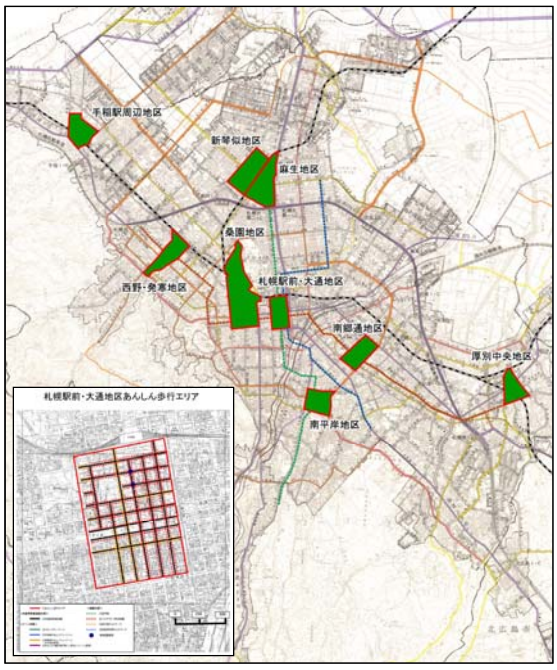
事故発生割合が高く、歩行者･自転車の安全な通行の確保が急務となっている市内9地区についてあんしん歩行エリアの整備を行います。

●札幌市内指定9エリアの内容

地区名	エリア内の札幌市の他事業	面積	エリア内死傷事故件数
･札幌駅前、大通地区	バリアフリー重点整備地区	122ha	789件
･麻生地区	バリアフリー重点整備地区	167ha	572件
	事故危険箇所交差点改良		
･厚別中央地区	バリアフリー重点整備地区	100ha	265件
	事故危険箇所交差点改良		
･新琴似地区	バリアフリー重点整備地区	136ha	185件
･手稲駅周辺地区			112件
･桑園地区	電線共同溝整備	93ha	153件
	街路事業	100ha	
	事故危険箇所交差点改良		
･西野･発寒地区	コミュニティーゾーン		393件
	事故危険箇所交差点改良	139ha	
･南平岸地区	交差点改良		378件
･南郷通地区		100ha	306件
		100ha	

※エリア内死傷事故件数は、平成11年から平成13年の3ヵ年の事故数

●あんしん歩行エリア



安全・安心　JR高架による踏切の解消

■JR札沼線連続立体交差

１０箇所の踏切を同時に除却することにより、踏切事故の解消や周辺道路の交通混雑緩和を図りました。また、鉄道により分断されていた市街地が一体化されることにより、地域の一体化、駅周辺の土地の高度利用が促進されました。

■事業概要

事業期間：平成８年度～平成11年度
事業区間：新川通～創成川通
（国道 231号）（約３．７ｋｍ）
鉄道事業者：北海道旅客鉄道株式会社
区間内訳：新川駅，新琴似駅
除却踏切：１０箇所
交差道路：２７箇所（既設道路　１２箇所／新設道路　１５箇所）
関連事業：新琴似駅前土地区画整理事業
［Ａ＝9.8ha，平成９年度～平成18年度］

●新琴似４番通り踏切の状況

切替前＜ H7年撮影 ＞

切替後＜ H11年撮影 ＞

●茨戸街道踏切の状況

切替前

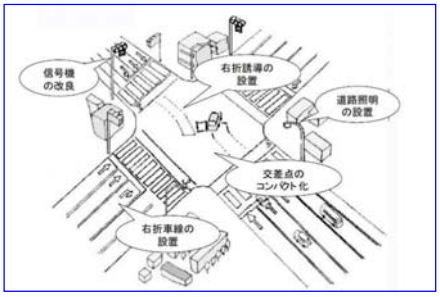
切替後

安全・安心　交通事故対策の推進

■都心事故危険箇所対策

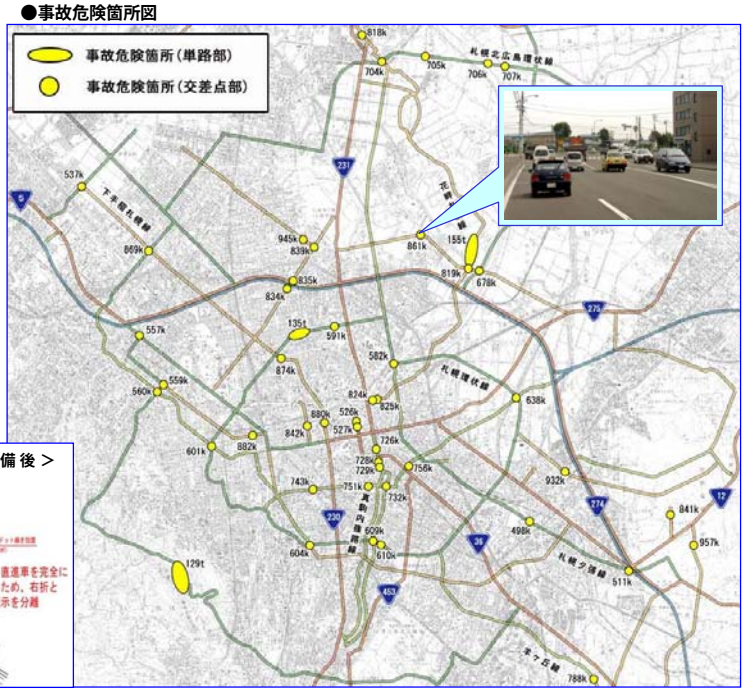
幹線道路において死傷事故率が平均の５倍以上の箇所（事故危険箇所＝札幌市４８箇所）の事故件数を抑止するため、右折レーンの設置や照明灯設置などの事故対策を推進しています。

●事故危険箇所対策のイメージ



●丘珠空港線×東20丁目北線の事例

●事故危険箇所図

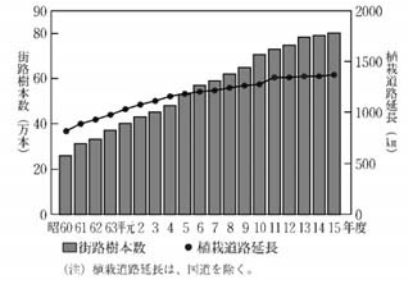


環境　道路緑化の推進

■街路樹、ます花壇等の整備

市内の街路樹の総本数は、平成15年度末で80万4，975本、市民100人あたりで43．3本となっています。

街路樹は歩道幅3m以上の道路に植栽を進めていますが、四季を通して緑のある道路景観を目指し、常緑樹を取り入れた植栽や沿道へのます花壇の設置、道路の緑地帯を美しい花で飾るフラワーロードの造成など、地域の特性をいかした道路緑化を推進しています。



●街路樹本数・植栽道路延長の推移（各年度末現在）

●推進プログラム（緑の基本計画）

取組み項目	取組み箇所	主な取組みの概要
管理育成指標等を取り入れた主要路線毎の道路緑化指針となる道路緑化推進計画の策定		街路樹配植プランの作成、街路樹特性リスト、街路樹管理マニュアルの充実を図っている。
交差点付近等に樹木や花を植栽して、ランドマークとする		主要交差点でのフラワーコナー（大型プランター）の設置を行っている。
植栽桝の拡大や支柱強化など街路樹植栽環境の向上を図るため関係機関と協議する		樹木の育成に応じ、支柱の強化を実施すると共に、植樹桝の拡大が可能な箇所では併せて植樹桝の拡大を実施している。
制約の少ない路線を自然樹形仕立てを行う路線として指定し、街路樹のボリュームアップを図る	北2条線（ニセアカシア）、北3条線（ネグンドカエデ）等	弱剪定路線を選定し、街路樹のボリュームアップを図っている。
道路景観に彩りを添えるフラワーロードを整備するとともに、沿道住民や企業による街路樹桝の花壇づくり	伏古・拓北通、二十四軒・手稲通等	パープルロードと名づけられた伏古・拓北通の北26条線通から環状通間の緑地帯に設けられた遊歩道では400本のフジの花があるなど、魅力的な空間が造られている。

資料；札幌市環境局みどりの推進部

●ローズロード

●西17丁目線

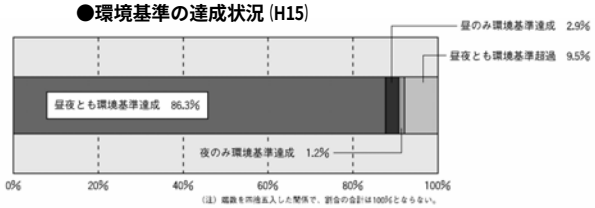
環境　幹線道路沿線の騒音低減

■低騒音舗装等の整備

低騒音舗装を施行することにより、沿道騒音のレベルを低下させます。

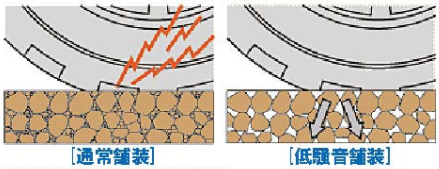
平成12年度から平成15年度に騒音測定を実施した幹線道路592区間（総延長657km）、対象戸数221，453戸の評価を行ったところ、昼夜とも環境基準を達成している割合が比較的高いという結果になりました。

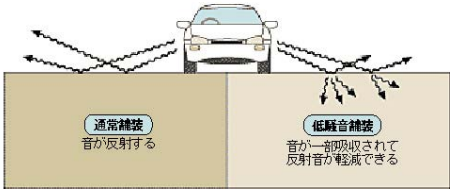
●環境基準の達成状況（H15）



資料；札幌市環境白書

タイヤ騒音発生の抑制





●沿道環境改善事業（低騒音舗装等）実施区間

路線	対策	年度	延長
主要道道札幌夕張線	低騒音舗装	H12～15	L=3，520m
主要道道札幌環状線	低騒音舗装	H14	L=　890m
主要道道宮の沢北1条線	低騒音舗装	H14	L=2，310m
一般道道下手稲札幌線	遮音壁	H11～12	L=　900m
一般道道樽川篠路線	低騒音舗装	H14	L=　980m
一般道道西野白石線	低騒音舗装	H14～15	L=3，310m
主要市道南19条宮の沢線	低騒音舗装	H16～20	L=4，000m

資料；札幌市環境白書

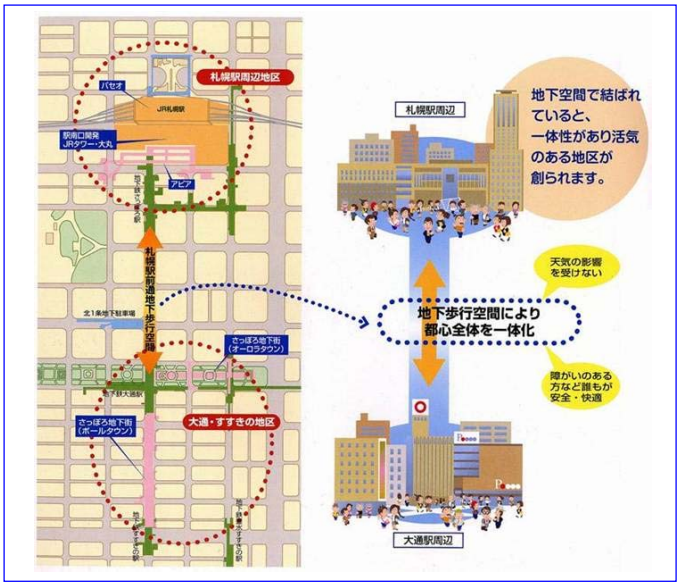
低騒音舗装（排水性舗装）は、タイヤとラグの間に挟まった空気が飛び出すときに発生するエアポンピング音等を低減させる効果があり、最も耳障りとされている周波数領域で比較的大きな低減効果がある。

まちづくり　都心部の骨格軸の整備

■大通駅・札幌駅周辺地区（札幌駅前通地下歩行空間の整備）

札幌駅前通において、札幌駅と大通駅を地下通路で結び、四季を通じ、安全・快適な歩行空間を創出します。

本整備により、札幌駅周辺地区と大通・すすきの地区の二大商業地区が地下空間で連結し、季節や天候に左右されず誰もが快適に移動できるため、都心の回遊性が向上します。こうした変化が都心の活性化などの経済効果をもたらすと期待されています。



●札幌駅前通地下歩行空間の整備内容

■事業概要

事業期間（予定）：平成17～21年度
延長：460m（新設区間）
幅員：　20m

地下歩行空間整備イメージ

札幌駅前通

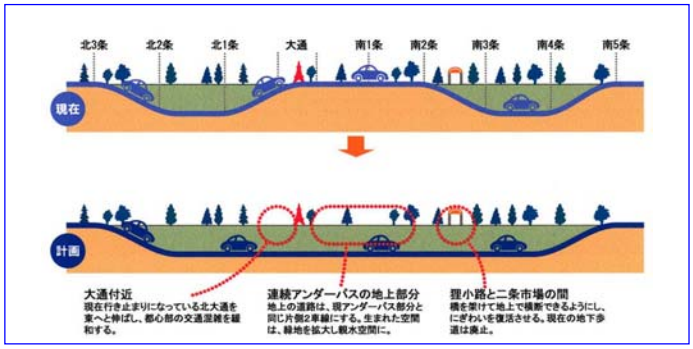
まちづくり　都心部の骨格軸の整備

■創成川通（創成川通アンダーパス連続化事業）

都心部の主要幹線道路である創成川通の2つのアンダーパスを連続化するとともに、地上部を流れる創成川の親水空間の整備を行うものです。

本整備により、交通の円滑化、事故件数の減少などの効果が期待されます。また、これまで都心に不足していた緑地空間や歩行者空間が創出され、これらのアメニティー空間の創出により、都市再生プロジェクトに揚げられた、「人と環境を重視する都心づくり」を推進します。

●創成川アンダーパス連続化事業の内容



創成川通（北1条付近）

■事業概要

事業期間（予定）：平成14～22年度
延長：1，420m
幅員：　57m

創成川通の混雑現況（南1条）

創成川通親水空間整備イメージ

まちづくり

交通結節点の整備

■ＪＲ手稲駅周辺地区整備

手稲駅は、ＪＲ函館本線の札幌駅と小樽駅の中間に位置し、1日の乗降客数は27，118人／日となっており、札幌駅に次いで道内第2位となっています。しかし、バス乗降場や駐輪場の不足など駅周辺の混雑がまちづくりを進める上での課題となっていました。

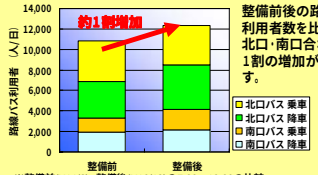
札幌市では平成9年から南北駅前広場の拡張や自由通路の整備による交通拠点機能の整備を実施しました。また本事業にあわせ、ＪＲ北海道においても駅舎の橋上化やホームの改良を行いました。

■事業概要

事業期間：平成9～15年度
自由通路整備：Ｌ＝50m、Ｗ＝20m
駅前広場拡張整備
・南口：Ａ＝2，100㎡→4，600㎡
・北口：Ａ＝4，100㎡→9，200㎡
自転車駐車場整備：収容台数約2，900台

駅前広場の整備で路線バスへの乗継ぎが便利に

南北駅前広場では、雨に濡れずにバス停まで行けるシェルターや、冬期のロードヒーティングなどの整備を行っています。



整備前後の路線バス利用者数を比較すると、北口・南口合わせて約1割の増加が見られます。

※整備前(H11/2)，整備後(H16/12)の7:00～19:00の比較

自由通路整備

まちづくり

交通結節点の整備

■ＪＲ白石駅周辺整備計画

ＪＲ白石駅の南口広場は狭小のためバスバースが不足しており、さらに南北市街地を分断していることから、南口広場の拡張とともに、南北を横断する自由通路および現在未整備の北口広場の整備を行う事業を計画しています。

■事業概要

事業期間（予定）：平成17～22年度
自由通路整備：Ｌ＝60m、Ｗ＝10m
駅前広場拡張整備
・北口：Ａ＝5，100㎡
・南口：Ａ＝4，600㎡

●ＪＲ白石駅周辺整備のイメージパース

●駅前広場に設置されたシェルターやロードヒーティング（札幌駅北口広場）

●札幌駅北口広場（Ｈ10供用開始）

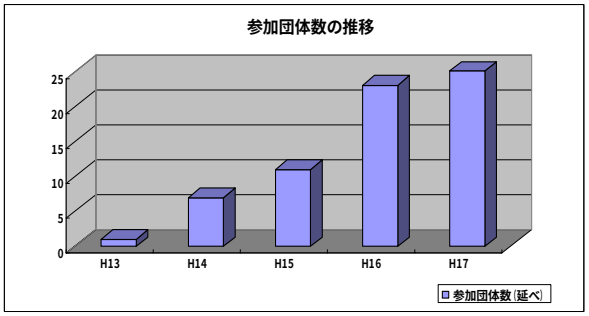
まちづくり　住民との協働の推進

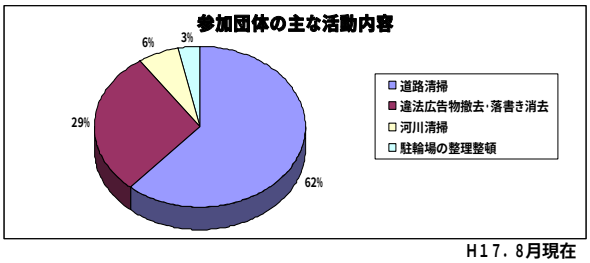
■ボランティアサポートプログラム

札幌市におけるボランティアサポートプログラム団体数は、平成１４年から３年間で約３倍に増加しており、年々増加傾向にあります。また、ボランティアサポートプログラムの実施団体の主な活動内容は、道路清掃が約６割ともっとも多くなっています。

●札幌市アダプトプログラム実施状況

区	地区	団体名	開始
西区	琴似地区	琴似商店街振興組合	H13
西区	宮の沢地区	宮の沢1条町内会	H14
西区	宮の沢地区	西町中の川町内会	H14
西区	宮の沢地区	北海道西友宮の沢店	H14
西区	宮の沢地区	空知信用金庫札幌西支店	H14
西区	宮の沢地区	コープさっぽろ宮の沢店	H14
西区	山の手地区	山の手小学校	H14
西区	二十四軒・八軒中央地区	佐藤水産株式会社	H15
西区	二十四軒・八軒中央地区	シャープ 社会環境活動ホームページ	H15
中央区	中心部商店街	札幌中心部商店街活性化協議会	H15
中央区	中心部商店街	NPO法人日本ｶﾞｰﾃﾞｨｱﾝ・ｴﾝｼﾞｪﾙｽ札幌支部	H15
西区	八軒中央地区	株式会社ニチイ学館アイリスケアセンター八軒	H16
西区	西野地区	西野商店街振興組合	H16
西区	発寒北地区	発寒北商店街振興組合（発寒北ホームページ　ハツキタ）	H16
中央区	裏参道	東邦リライアンス㈱	H16
中央区	裏参道	裏参道コミックスターズ	H16
中央区	創成川	札幌国際観光㈱	H16
中央区	創成川	札幌ロイヤルホテル	H16
中央区	札幌駅前通	札幌駅前通振興会	H16
中央区	西地区	西連合町内会	H16
中央区	曙地区	曙地区連合町内会	H16
中央区	山鼻地区	NPO法人あずまし家	H16
中央区	山鼻地区	小規模作業所商なはは	H16
中央区	宮の森大倉山	宮の森大倉山連合町内会	H17
中央区	すすきの地区	北海道クリーン推進協議会	H17





H１７．８月現在

公共交通支援　バスレーン等の整備

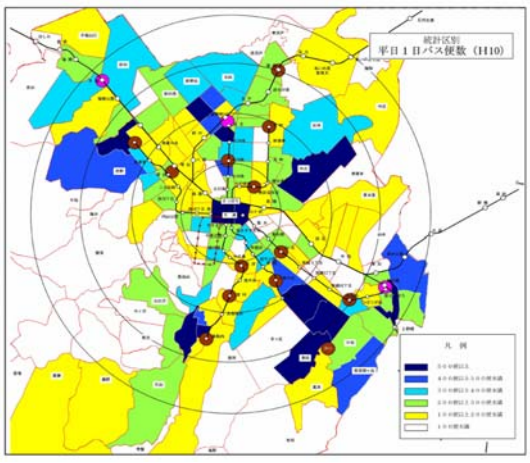
■バス路線・電車通の整備

冬期間の降雪時には、バスなどの公共交通機関のダイヤが乱れ、市民生活に多大な影響を与えるとともに公共交通機関の利用ばなれを引き起こす原因にもなっています。

市内のバスや路面電車などの公共交通機関が利用する路線の整備を重点的に行い、除雪等に必要な幅員を確保できるようにします。

本整備により、冬期間に十分な堆雪スペースが確保でき、公共交通機関の定時性の確保に貢献します。また、渋滞の緩和や、歩行者の安全性が向上します。

●統計区別平均日バス便数（H１０）



●冬期の電車通の状況

●冬期の幅員減少の状況

●冬期の渋滞状況

街路事業による拡幅、流雪溝の設置により冬期間の狭小幅員を解消

公共交通支援

移動の連続性の向上（モーダルミックスの推進）

■駐輪対策

近年増加している自転車について、総合的な対策を推進し、歩行者と自転車の共存する道路等の公共空間を創出し、市民生活の快適性の向上や、都市機能の推進を図ります。

●自転車等放置防止の取り組み

・「自転車等放置禁止区域」及び、道路、駅前広場、公園などの公共の場所に置いて、自転車利用者への啓発や放置自転車の撤去を行います。
・「自転車等放置禁止区域」は、自転車利用者が多くかつ、需要に対応した駐輪場が整備されている地区を対象として、現在11箇所を指定していますが、平成17年度においては、札幌駅をはじめとして4箇所の指定を進めます。

［平成16年度までの指定地区］
西28丁目、北12条、環状通東、新さっぽろ、中の島、真駒内、地下鉄琴似、JR白石、地下鉄白石、JR星置、JR手稲
［平成17年度新規指定地区］
札幌、月寒中央、JR新川、新道東

●駐輪場の管理

・自転車等駐車場条例（平成17年3月制定）により、駐輪場の管理を行います。
・この条例で平成17年10月から札幌駅周辺地区の駐輪場は有料化されました。

●都心部暫定路上駐輪場

●札幌駅北口駐輪場

公共交通支援

移動の連続性の向上（モーダルミックスの推進）

■パークアンドライド駐車場等の整備

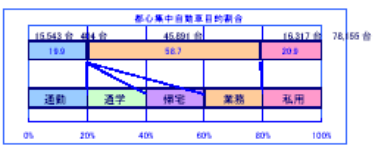
都心部への通勤などの自家用車利用を低減し、地下鉄などの利用を促進するため、地下鉄駅などの周辺には、パークアンドライド駐車場や駐輪場の整備を進めています。

●パークアンドライド駐車場・駐輪場整備の現状

札幌市では、積極的にパークアンドライド駐車場および駐輪場の拡充を進めており、平成16年4月1日現在では、駐車場が29箇所（3，490台）、駐輪場が246箇所（42，605台）が確保されています。

パークアンドライド駐車場基本計画では、通勤交通を対象とした整備目標を掲げていますが、通勤目的での都心への自動車交通は、次図に示すとおり約2割となっていることから、これからのパークアンドライド施策は都心への自動車交通の8割を占める業務・私用を対象とし、都心道路混雑の解消を図っていきます。

●都心集中自動車目的割合



資料；札幌都心部交通対策実行プラン

●公共交通の利用促進

毎月5日、20日の「さわやかノーカーデー」における割安な一日乗車券「エコキップ」の販売、民間バスとの相互利用が可能な「共通ウィズユーカード」の販売、さらに平成11年7月から実施している料金の昼間割引など、公共交通の促進を図っています。

●昼間割引カード

高齢者にやさしいノンステップバスなど乗降に負担の少ない車両の導入促進や地下鉄駅へのエレベーターの設置を進めています。

これまでの道路整備
に対する評価

札幌市におけるこれまでの道路整備

＜第4次長期総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画にみる札幌市の取組み＞

政策課題	施　　策	主な事業
交通円滑化	1．幹線ネットワークの骨格形成	環状・バイパス道路の整備
	2．幹線道路のボトルネックの解消 （拡幅、交差点改良、鉄道高架等）	平和大橋・エルムトンネルの整備、鉄道との立体交差、 ＪＲ札沼線連続立体交差
	3．違法駐車対策、荷さばきの効率化等による渋滞の削減	札幌駅北口の整備
	4．道路案内標識の整備・改善	
	5．通行規制等の道路情報提供の充実	道路情報板の整備
	6．冬期間の道路交通の円滑性維持（堆雪幅の確保等）	堆雪幅不足を解消する拡幅整備
安心・安全	1．防災対策、電線共同溝の整備	橋梁耐震補強、電線共同溝整備
	2．歩行空間や自転車道の整備	あんしん歩行エリアの整備、自転車道の整備
	3．ＪＲ高架による踏切の解消	ＪＲ札沼線連続立体交差
	4．交通事故対策の推進	都心事故危険箇所対策
	5．冬期間の道路交通の確保・安全性維持（吹雪対策等）	流雪溝整備、道路情報板等の整備
環境	1．道路緑化の推進	街路樹の植栽
	2．自動車排出ガスによる大気汚染の低減	交通円滑化対策の推進、ＪＲ札沼線連続立体交差
	3．幹線道路沿線の騒音低減	低騒音舗装の整備
まちづくり	1．都心部の骨格軸の整備	駅前通・大通の整備、創成川通の整備
	2．骨格軸を中心とした歩行者動線ネットワークの形成	
	3．交通結節点の整備	ＪＲ札幌駅、白石駅、手稲駅周辺整備
	4．住民との協働の推進	アダプトプログラム、生活道路の整備
公共交通支援	1．バスレーンの整備、バス路線の拡幅	北1条・宮の沢通、新琴似6番通
	2．移動の連続性の向上（モーダルミックスの推進）	駐輪場の整備、パークアンドライド駐車場の整備
	3．公共交通機関情報の提供	インターネット等による情報提供

これまでの道路整備に対する評価

政策課題	施策	主な事業
交通円滑化	1．幹線ネットワークの骨格形成	環状･バイパス道路の整備
	2．幹線道路のボトルネックの解消 （拡幅、交差点改良、鉄道高架等）	平和大橋･エルムトンネルの整備、鉄道との立体交差、ＪＲ札沼線連続立体交差
	3．冬期間の道路交通の円滑性維持（堆雪幅の確保等）	堆雪幅不足を解消する拡幅整備
安心･安全	1．防災対策、電線共同溝の整備	橋梁耐震補強、電線共同溝整備
	2．冬期間の道路交通の確保･安全性維持（吹雪対策等）	流雪溝整備、道路情報板等の整備
環境	1．道路緑化の推進	街路樹の植栽
	2．自動車排出ガスによる大気汚染の低減	交通円滑化対策の推進、ＪＲ札沼線連続立体交差
まちづくり	1．交通結節点の整備	ＪＲ札幌駅、白石駅、手稲駅周辺整備
	2．住民との協働の推進	アダプトプログラム、生活道路の整備
公共交通支援	1．移動の連続性の向上（モーダルミックスの推進）	駐輪場の整備、パークアンドライド駐車場の整備
	2．公共交通機関情報の提供	インターネット等による情報提供

交通円滑化　幹線ネットワークの骨格形成

■主要幹線道路の整備

多中心核都市構造の形成や道央圏の社会活動を支える基盤を整備し、都心への不要な交通流入の抑制を目指して、「2連携1環状1バイパス11放射道路」を骨格とする主要幹線道路の整備を進めています。

平成18年度には「CO_2削減アクションプログラム」※に基づき渋滞抑制によるCO_2排出量の削減を目指します。

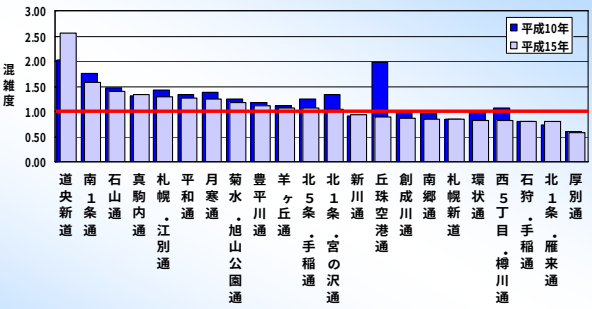
※国土交通省H18重点施策

●2連携1環状1バイパス11放射道路

●多中心核都市構造（第4次札幌市長期総合計画）

◆ネットワーク整備の効果

●札幌市内の道路における混雑度の比較



混雑度の緩和

平成15年度における混雑度は、平成10年度に比べ、ほとんどの地点で減少しています。また、平成15年度時点で混雑度が1．00を超えているのは、22路線中、12路線となっています。

資料：札幌市都市交通データブックより

国土交通省　H18重点施策
「CO_2削減アクションプログラム」の策定･実施

◇道路政策によるCO_2排出削減目標の設定

～2010年までに、
約800万t-CO_2/年を削減

◇「CO_2削減アクションプログラム」の推進

～2012年までに主要渋滞ポイント
全国約1,800箇所等を緊急対策

交通円滑化　幹線道路のボトルネックの解消

■平和大橋の整備

豊平川に架かる橋梁部のボトルネックが原因となって発生していた慢性的な交通混雑を解消することを目的として、平和大橋の整備を実施しました。

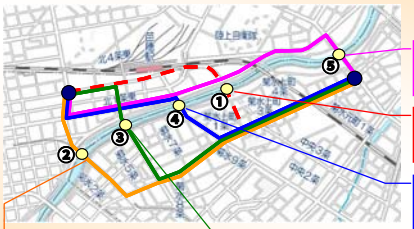
その結果、周辺道路（豊平川橋梁部）での混雑度が低下しました。

■事業概要（平和通）

事業期間：平成8～16年度
延長：940m（うち平和大橋184m）
幅員：約20～37m（4車線）

平和大橋周辺の混雑状況
（東橋交差点H13）

平和大橋の完成状況
（H16．9）

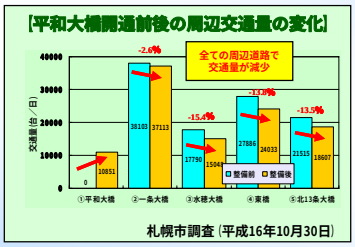


◆事業の効果

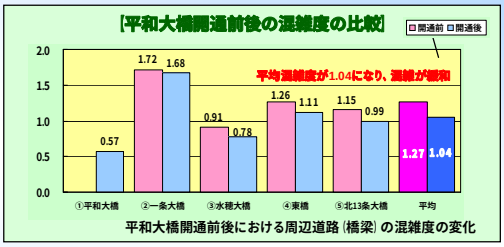
利便性の向上

本整備により、市内中心部と白石区方面の円滑な交通が確保され、連携機能の向上が図られました。

また、平和通と交差する周辺道路では交通緩和が図られ、特に東橋の渋滞緩和に大きく寄与しております。



札幌市調査（平成16年10月30日）



平和大橋開通前後における周辺道路（橋梁）の混雑度の変化

資料：札幌市建設局土木部資料より

交通円滑化　冬期間の道路交通の円滑性維持

■冬期間の道路空間確保

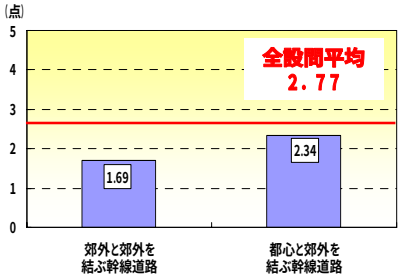
雪山による車道幅の減少を解消し、冬期間の円滑な交通を確保するため、バス路線等の道路拡幅整備を推進しています。

また、流雪溝の整備を行い、住民との協働作業により、冬期間の快適な道路空間を確保しています。

拡幅整備前

拡幅整備後

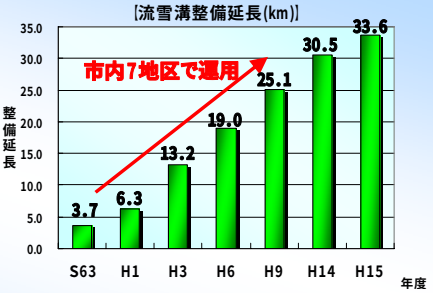
●「冬期の走行性」に対する市民満足度



◆流雪溝の整備

流雪溝整備前

流雪溝整備後



安心･安全

防災対策、電線共同溝の整備

■電線共同溝（無電柱化推進計画）

「安全で快適な歩行空間の創出」や、「都市景観の向上」と同時に、「都市災害によるライフラインの確保」、「通信インフラの信頼性向上」を目的として、昭和61年度から電線類の地中化に着手し、平成16年度までに札幌市内の道路の約48kmが無電柱化されています。

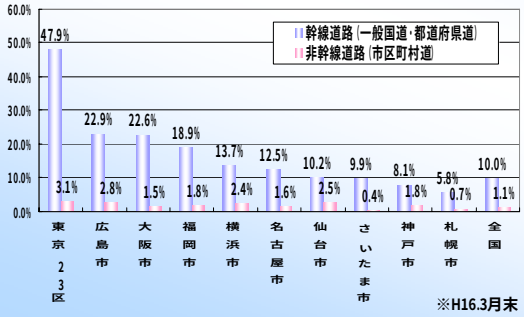
●西5丁目･樽川通の状況

【未整備区間】　【整備済区間】

平成16 年度 電線共同溝 整備延長
（道路事業）0.3ｋｍ＋（街路事業）1.2ｋｍ＋（区画整理事業）0.2km＝1.7km
○ 道路事業路線　　大通南線
○ 街路事業路線　　北1 条･宮の沢通、月寒通
○ 区画整理事業路線　新琴似駅前通

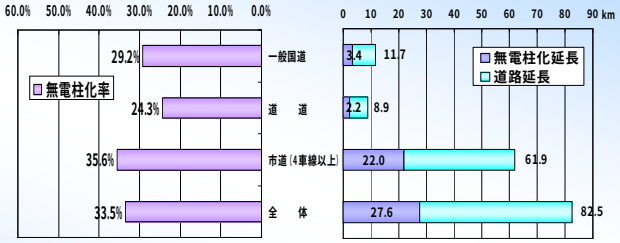
◆各都市における無電柱化率

札幌市の無電柱化の現状は、全国他都市と比べると整備が遅れています。



※H16.3月末

◆札幌市内（商業地域）における無電柱化率



※無電柱化率は市街化区域などの道路における電柱のない道路の割合

安心･安全

冬期間の道路交通の確保･安全性維持（吹雪対策等）

■道路情報板等の整備

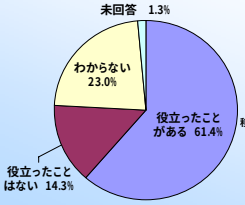
冬期間、地吹雪で視程障害になりやすい路線に、ドライバーへ通行規制情報を提供したり、光で視線誘導を行なうため、道路情報板や自発光デリネーターの整備を実施しております。

◆事業の効果

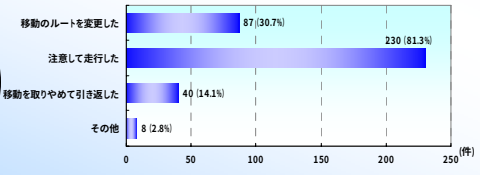
道路情報板の貢献度
道路情報板での情報提供が役立ったことがあると回答した人は全体の約6割となっている。

道路情報板の役立ち方
役に立ったことがあると回答した人は、「注意して走行した」と回答した人が全体の約5割を占めている。次いで「移動のルートを変更した」（30.7%）、「移動を取りやめて引き返した」（14.1%）となっている。

道路情報板に表示されている内容が役立ったことはありますか。



「役立ったことがある」と回答の方にお聞きします。どのように役立ちましたか。



資料：札幌市道路利用者アンケートより（H16年度）

●道路情報板の整備状況

- 主要道道西野真駒内清田線　4基
- 主要道道札幌当別線　2基
- 主要道道小樽定山渓線　5基
- 一般道道真駒内御料札幌線　4基

●自発光デリネーターの整備状況

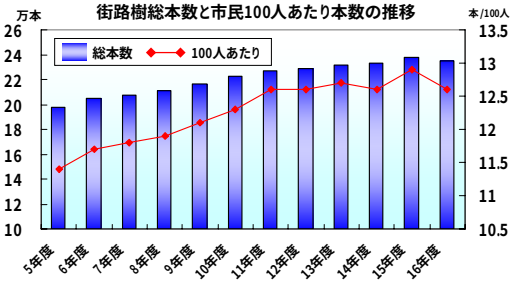
- 主要道道札幌北広島環状線　L=1,200m
- 主要道道札幌当別線　L=1,370m

環境　道路緑化の推進

■街路樹の植栽

道路整備では、景観性･交通の安全性向上や、CO_2･騒音等の削減を目的に、植栽を行っています。

市内の街路樹の総本数は、平成16年度で約23．5万本となっており、人口100人あたり12．6本となっています。



●市道大通南線

	街路樹本数（本）	100人当たり本数(本)	人口　（千人）
H5年度	197,720	11.4	1,732
H16年度	234,718	12.6	1,860
対H5比	約19%増	約11%増	約7%増

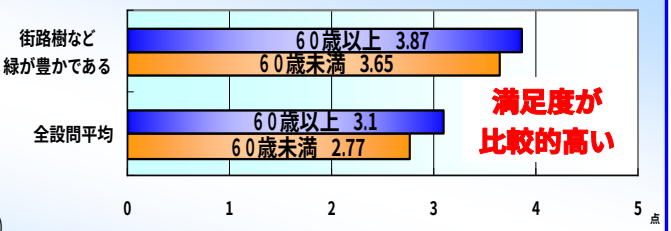
資料　札幌市環境局　HP

◆事業の効果

近年は、市民の環境に対する意識が高まっており、今後の道路整備においても、道路植栽を進めていくことが求められています。

※道路整備に対する満足度を5点満点で評価
※60歳未満；3,246人（H17.2のwebアンケート調査より）
※60歳以上；443人（H17.10の高齢者アンケート調査より）

●道路緑化に対する市民の満足度



環境　自動車排出ガスによる大気汚染の低減

■JR札沼線連続立体交差事業

踏切による交通渋滞の緩和や踏切事故の解消を目的として、鉄道を高架化する事業を実施しました。

その結果、渋滞の緩和や旅行速度の向上に伴い、CO_2やNOxの排出量が削減され、自動車からの排出ガスによる大気汚染の低減についても効果がありました。

■事業概要

事業期間：平成8年度～平成11年度
事業区間：新川通～創成川通（国道 231号）
（約3．7km）
除却踏切：10箇所
交差道路：27箇所（既設道路　12箇所／新設道路　15箇所）

●新琴似4番通踏切の状況

切替前＜ H7年撮影 ＞

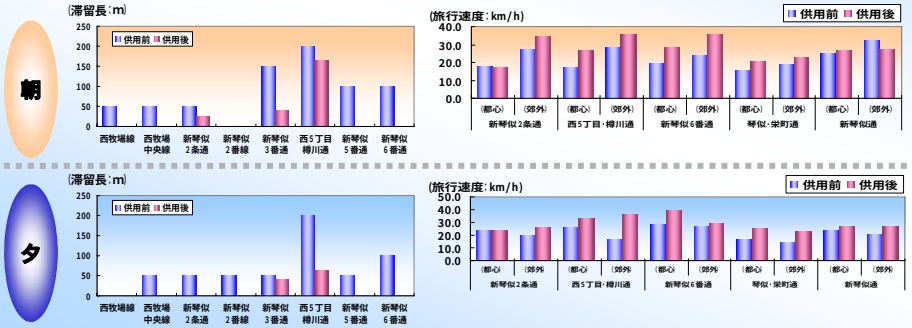
切替後＜ H11年撮影 ＞

◆事業の効果

渋滞の緩和
全路線において滞留長は減少しています。

旅行速度の向上
朝ピークの都心方向では、旅行速度の上昇は少ないが、それ以外では旅行速度の上昇がみられます。

排気ガスの削減
踏切が除却されたことにより、温室効果ガスの排出が減少しています。



1年間のCO_2削減量
約125t／年
削減率4．4%

1年間のNOx削減量
約0．65t／年
削減率3．2%

資料：JR札沼線連続立体交差事業
事業効果調査（H12）より

まちづくり

交通結節点の整備

■ＪＲ手稲駅周辺地区整備

交通結節点の利便性・機能性の向上を目的に、広場の拡張・自由通路の整備等を実施しました。
この結果、南北歩行者数やバス利用者数が増加するとともに、利用者の満足度が向上しました。

■事業概要

事業期間：平成9～15年度
自由通路新設整備：Ｌ＝50m、Ｗ＝20m
駅前広場拡張整備　・南口：A＝2，100㎡→4，600㎡
　・北口：A＝4，100㎡→9，200㎡
自転車駐車場整備：収容台数約2，900台（既存施設含む）

駅前広場の整備で路線バスへの乗継ぎが便利に

南北とも、バス乗降場を増やし、主要な動線にはシェルター（上屋）やロードヒーティングを整備し、四季を通じて快適な乗継ぎを確保。

シェルター・ロードヒーティング設置

自由通路が手稲地区の活動拠点に

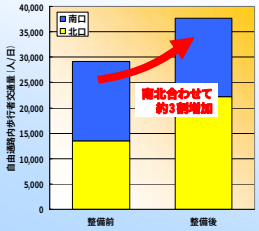
自由通路により南北地区を一体化。また、自由通路には、エスカレーターやエレベーターを設置し上下移動の負担を軽減。

エスカレーター設置（南北上下各1基）

自由通路内の様子

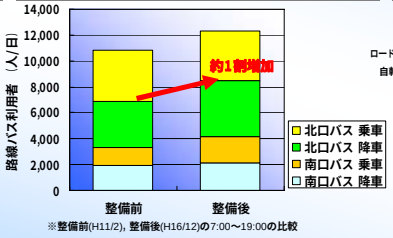
◆事業の効果

南北地域の一体化
自由通路整備前後では、北口・南口合わせて約3割の利用者の増加が見られます。



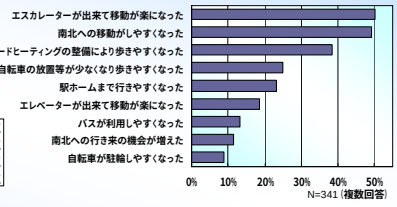
※整備前(H11/2)，整備後(H16/12)の電車運行時間帯(5:30～24:00)における歩行者交通量の比較

駅前広場の便利性が向上
整備前後の路線バス利用者数を比較すると、北口・南口合わせて約1割の増加が見られます。



※整備前(H11/2)，整備後(H16/12)の7:00～19:00の比較

利用者の満足度が向上
バリアフリー施設の設置で利用者の満足度が向上しました（特にエスカレーター、ロードヒーティング）。



資料：自由通路利用者アンケート（H16/12）より

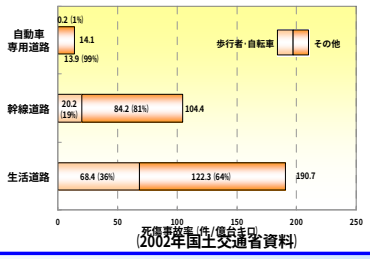
まちづくり

住民との協働の推進

■アダプトプログラム・あんしん歩行エリア・生活道路の整備

札幌市におけるアダプトプログラム団体数は、平成17年度に25団体となっています。
また、生活道路での死傷事故率が高いことから、あんしん歩行エリアにおいて住民と協働で整備を行っています。

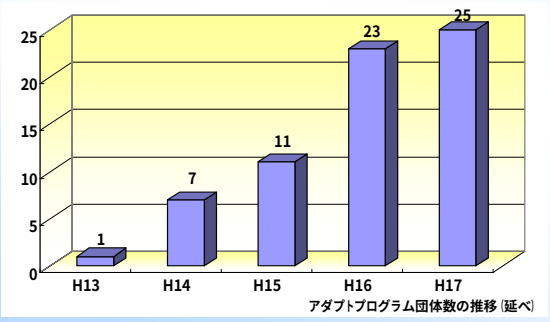
●路線別死傷事故率



（2002年国土交通省資料）

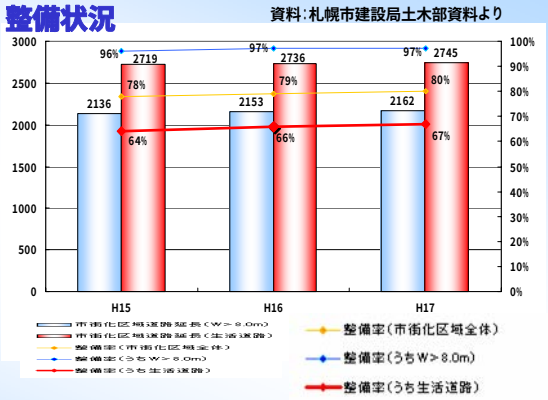
●あんしん歩行エリア位置図（9地区）

◆札幌市アダプトプログラム参加団体の推移



◆札幌市の市街化区域内における生活道路の整備状況

資料：札幌市建設局土木部資料より



公共交通支援

移動の連続性の向上（モーダルミックスの推進）

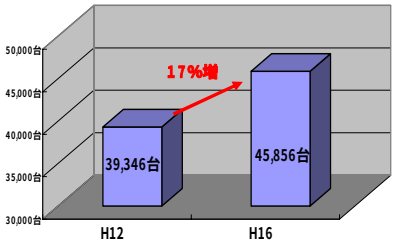
■駐輪場の整備

環境にやさしい、自転車と公共交通が連携し、効率的な交通体系を形成することを目的に、JRや地下鉄駅周辺に駐輪場の整備を実施しています。

●手稲北口駐輪場

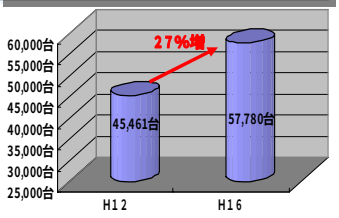
●札幌駅周辺の駐輪場位置図

●収容可能台数の変化



◆事業の効果

乗り継ぎ目的の自転車利用者が増加しました



地下鉄・ＪＲ駅の自転車利用台数が、４年間で12,319台約27%増加

駅周辺の違法駐輪が減少し、快適な歩行空間が確保されました

●地下鉄新道東駅

＜整備前＞ 歩道に自転車があふれ、歩行の支障となっています。

＜整備後＞ 違法駐輪がなく、歩行空間が確保されています。

公共交通支援

公共交通機関情報の提供

■インターネットによる情報提供 『Sapporo ekibus navi』 ～札幌周辺公共交通案内～

札幌市周辺の公共交通機関の経路・運賃・時刻表などの情報をインターネットを通じて提供しています。H17年11月現在では、1ヶ月あたり約370万件ページビューを記録しています。

「かんたん・えきバス」では、だれもが使いやすいページを心がけています。

●さっぽろ・えきバス・ナビ～トップページ

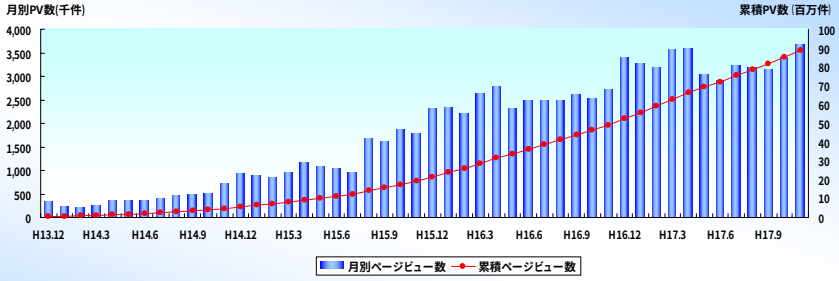
●かんたんえきバス画面

◆事業の効果

ページビュー数の増加

さっぽろ・えきバス・ナビのページビュー数は、平成13年12月の開設から順調にページビュー数を伸ばしており、現在（H17.11現在）では約370万件/月のページビューがあります。

●さっぽろ・えきバス・ナビのページビュー数推移



資料：札幌市市民まちづくり局資料より

アンケート調査について

市民意向を把握するためのアンケート調査の対象表

	18歳 ～ 50歳代	60歳代以上
札幌市民	**市民アンケート調査** (60歳未満を対象としたWebアンケート) (H17年2月実施済み)	**市民アンケート調査** (60歳以上を対象とした補足アンケート) (H17年10月、11月実施)
障がい者	既存資料 (バリアフリー・フィールド・チェックの意見集約) 障がい者団体等へのヒアリング (H14年9月実施済み)	
来札者	既存資料 (観光コンベンション部が実施したアンケート調査結果) (H15年9月、H16年2月実施済み)	

６０歳以上の市民アンケート結果

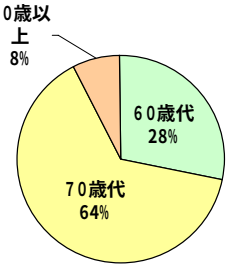
６０歳以上の市民アンケート結果　①実施概要と回答者属性

＜実施概要＞

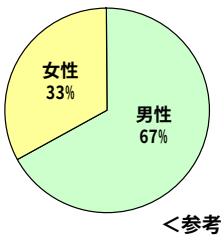
１．調査方法	老人クラブ連合会を通じて（老人クラブ）会員に配布
２．配布期間	平成１７年10月31日（月）、１１月10日（木）の２日間
３．調査対象	札幌市在住の６０歳以上の方
４．回答者数	４４３人

＜回答者属性＞

●年代

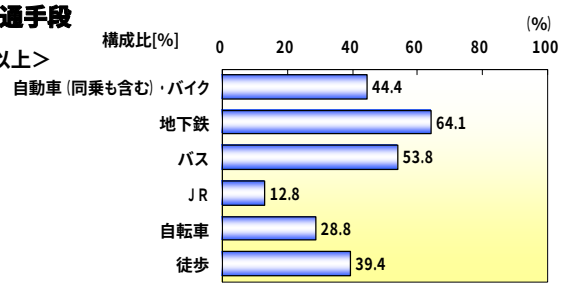


●性別

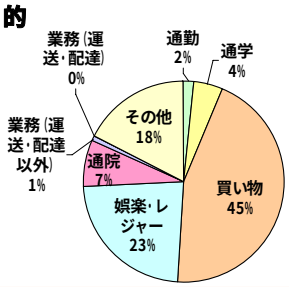


●主な交通手段

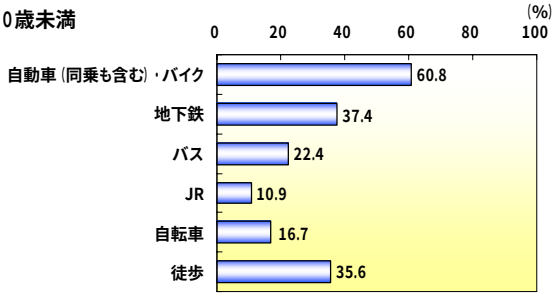
＜６０歳以上＞



●道路の利用目的



＜参考＞６０歳未満

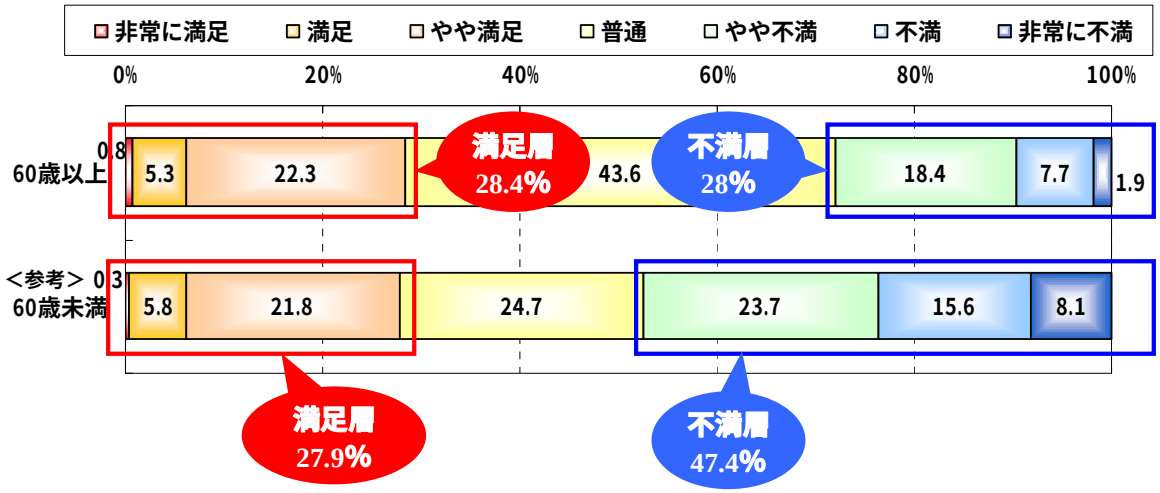


６０歳以上の市民アンケート結果　②総合満足度

■札幌市の道路・交通サービスに対する総合的な満足度

・「満足層」・「不満層」ともに約３割程度とほぼ同程度。

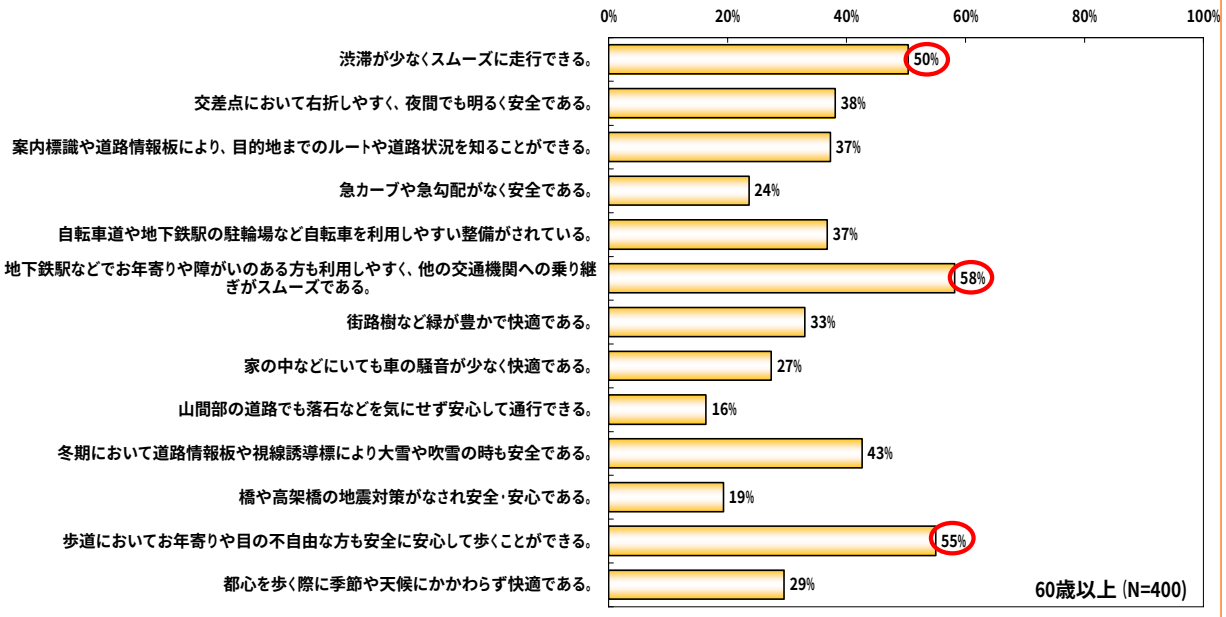
・６０歳未満と比較すると、「満足層」の割合は同程度だが、不満層の割合は６０歳未満と比べ少ない。



６０歳以上の市民アンケート結果　③全体総括

■今後、向上させて欲しい道路・交通サービス

・「公共交通機関のスムーズな乗り継ぎ」（５８％）、「安心・安全に歩ける歩行整備」（５５％）など、高齢者や障がい者の身近な生活行動をサポートする施策が上位。



６０歳以上の市民アンケート結果　③全体総括

●60歳以上の満足度

＜満足度が高い＞

○沿道環境や景観

（街路樹など緑が豊か）

○都市部の歩道

（地下街、適切な歩道幅、点字ブロック設置）

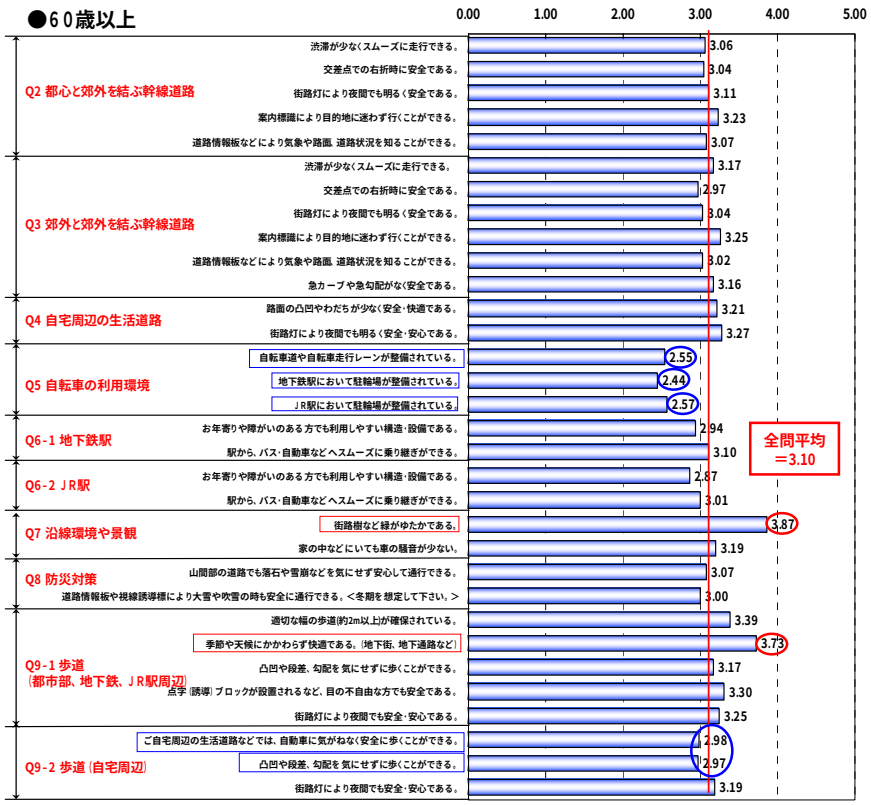
＜満足度が低い＞

○自転車の利用環境

（地下鉄・JR周辺の駐輪場）

○自宅周辺の歩道

（凸凹、段差、勾配、車道との分離）



障がい者団体による
フィールドチェックの結果

■障がい者団体によるフィールドチェックの結果（H14.9月実施）について

■フィールドチェックの実施（平成１４年）

バリアフリー整備の必要性が高い重点整備地区（都心地区、副都心地区、麻生地区）において、延べ１０７名の市民参加によるフィールドチェックを実施。

■ﾁｪｯｸ状況写真

■障がい者団体によるフィールドチェックの結果（H14.9月実施）について

■フィールドチェックでの主な意見

歩行幅の確保

●歩道幅を確保してほしい（タクシーベイやバス停留所前、地下鉄出入り口など）
●歩道上の障害物をなくしてほしい（違法駐車、自転車、バス停、看板、電柱など）
●自転車通行帯の見直しをしてほしい
●店舗等自動車出入り口部における安全を確保してほしい

歩道表面の改善

●舗装材を改善してほしい
（通常アスファルト舗装への改修含む）
●点字ブロックの敷設方法を改善して欲しい（配置、規格、材質、色彩等）
●歩道や横断歩道内のマンホールや雨水桝等の位置の見直し、および 凹凸箇所を改善してほしい

冬期における配慮

●滑りやすい路面を改善してほしい
●ロードヒーティングや融雪槽、除雪体制を検討してほしい
●冬期歩道上マンホールの段差を解消してほしい

その他

●音響式信号機を設置および改善してほしい（設置位置、音量等）
●押しボタン式信号の設置の検討、押しボタン高さの見直しをしてほしい

来札者の満足度調査結果

来札者の満足度調査　①実施概要

◆調査目的

来札者の受け入れ体制の現状･課題、満足度の把握

◆アンケート実施概要

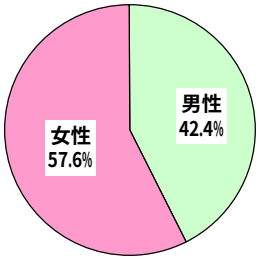
	平成15年･夏	平成16年･冬
調査手法	市内主要観光施設での来場者に調査依頼し、自記式にて実施	
調査地点	①大通公園（臨時観光案内所） ②札幌時計台 ③羊ヶ丘展望台 ④藻岩山ロープウェイ展望台 ⑤大倉山ジャンプ競技場	①雪まつり会場（大通公園西6丁目･臨時観光案内所） ②札幌時計台 ③羊ヶ丘展望台 ④藻岩山ロープウェイ展望台 ⑤大倉山ジャンプ競技場
調査時期	平成15年9月5日（金）～6日（土）	平成16年2月7日（土）～8日（日）
回収状況	668サンプル	712サンプル

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月、H16年3月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課（（現）札幌市観光文化局観光部観光企画課）

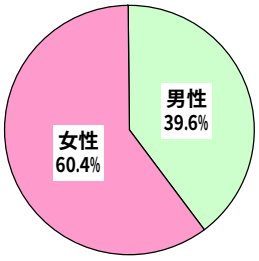
来札者の満足度調査　②回答者属性

◆性別

＜平成15年･夏＞

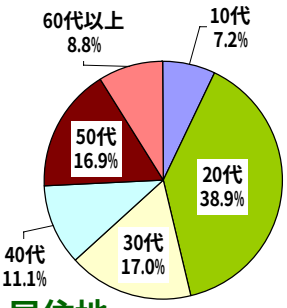


＜平成16年･冬＞

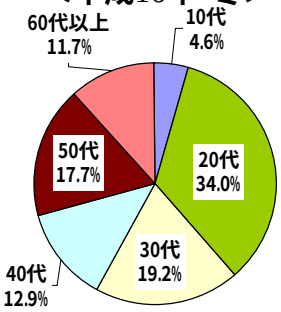


◆年齢

＜平成15年･夏＞

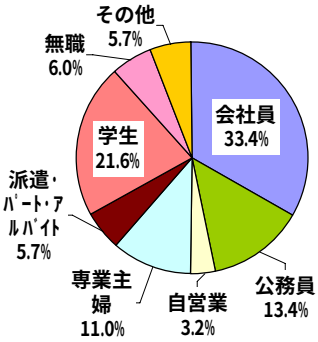


＜平成16年･冬＞

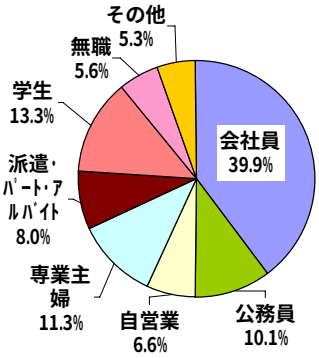


◆職業

＜平成15年･夏＞

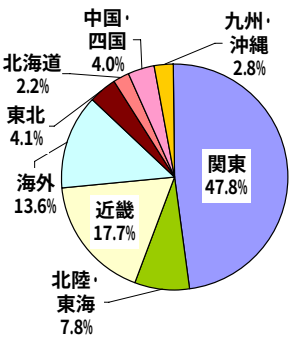


＜平成16年･冬＞

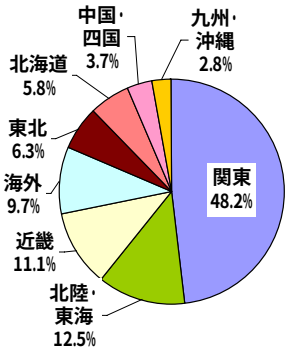


◆居住地

＜平成15年･夏＞



＜平成16年･冬＞



出典:「来札客の満足度調査報告書」(H15年9月、H16年3月)　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課 ((現) 札幌市観光文化局観光部観光企画課)

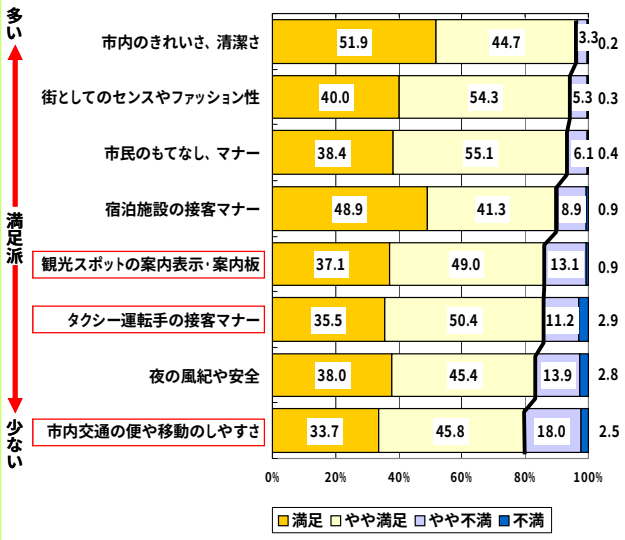
来札者の満足度調査　③既存調査結果

◆観光地としての満足度

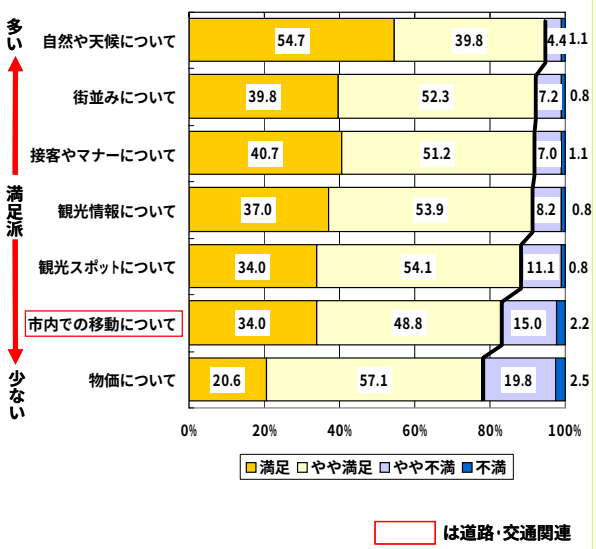
･各分野とも、総じて満足度は高い。

･相対的に見ると、「市内交通の便や移動のしやすさ」、「タクシー運転手のマナー」、「観光スポットの案内表示･案内板」といった道路･交通関連に対する満足度は低い。

＜平成15年･夏＞



＜平成16年･冬＞



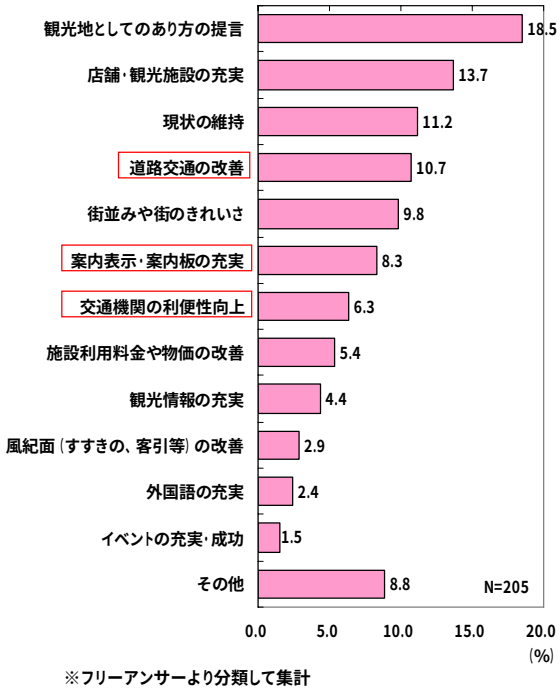
は道路･交通関連

出典:「来札客の満足度調査報告書」(H15年9月、H16年3月)　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課 ((現) 札幌市観光文化局観光部観光企画課)

来札者の満足度調査　③既存調査結果

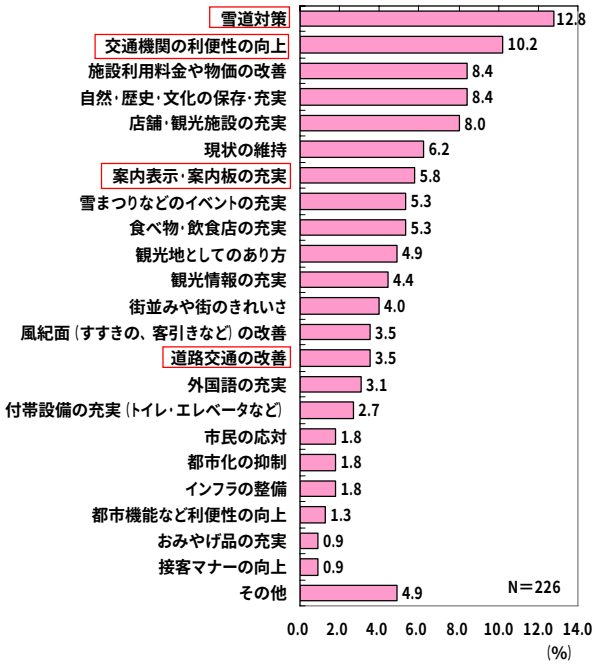
◆来札者が札幌に望むこと

＜平成15年･夏＞



※フリーアンサーより分類して集計

＜平成16年･冬＞



※フリーアンサーより分類して集計

□ は道路･交通関連

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月、H16年3月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課（（現）札幌市観光文化局観光部観光企画課）

来札者の満足度調査　③既存調査結果

◆来札者が札幌に望むこと（フリーアンサー）　※道路･交通関係のみ抜粋

○道路交通の改善

- 渋滞の解消
- 右折レーンの設置
- 交通マナーの改善

○交通機関の利便性向上

- わかりやすい利用案内の表示･充実
- 定期観光バス、巡回バスの増便

○案内表示･案内板の充実

- わかりやすい案内板の設置
  （文字の大きさ、デザインの改善など）
- 駐車場の位置と料金表
- 外国人向けの表示

○雪道対策

- 歩道の除雪、段差の解消
- 道路のロードヒーティング

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月、H16年3月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課（（現）札幌市観光文化局観光部観光企画課）

道路整備に対するニーズのまとめ

道路整備に対するニーズのまとめ

市民ニーズ
・６０歳未満
・６０歳以上
・障がい者

来札者
ニーズ

札幌市における今後の道路整備ニーズ

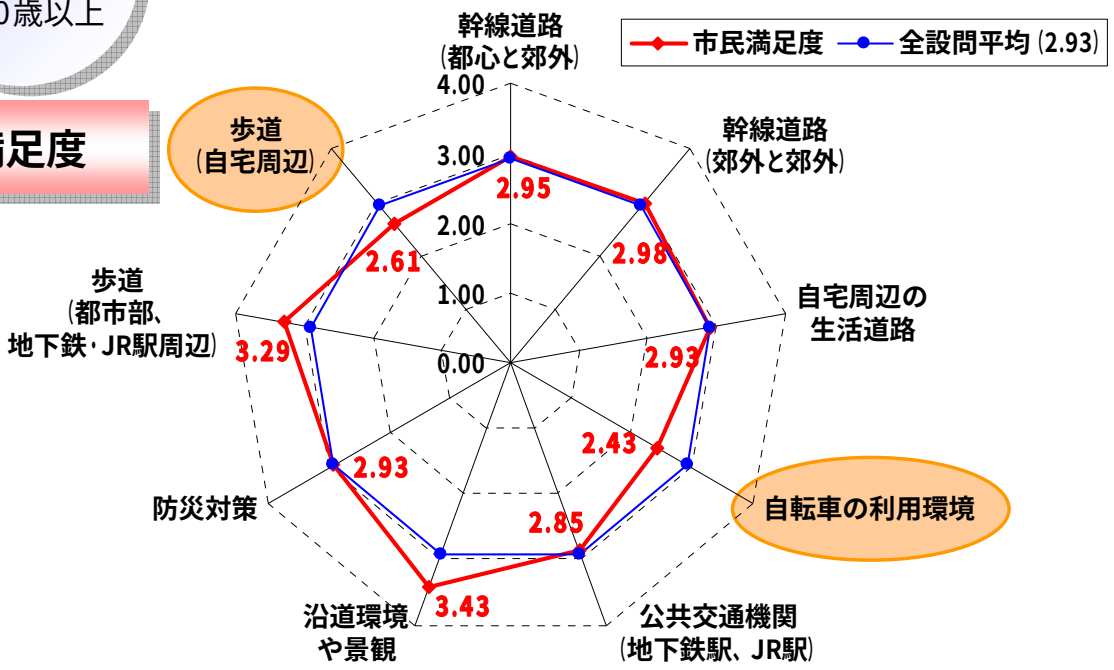
道路整備に対するニーズのまとめ

市民ニーズ
・６０歳未満
・６０歳以上

満足度

札幌市の道路施策に対する市民の満足度

「自転車の利用環境」、「自宅周辺の歩道」に対する満足度が低い



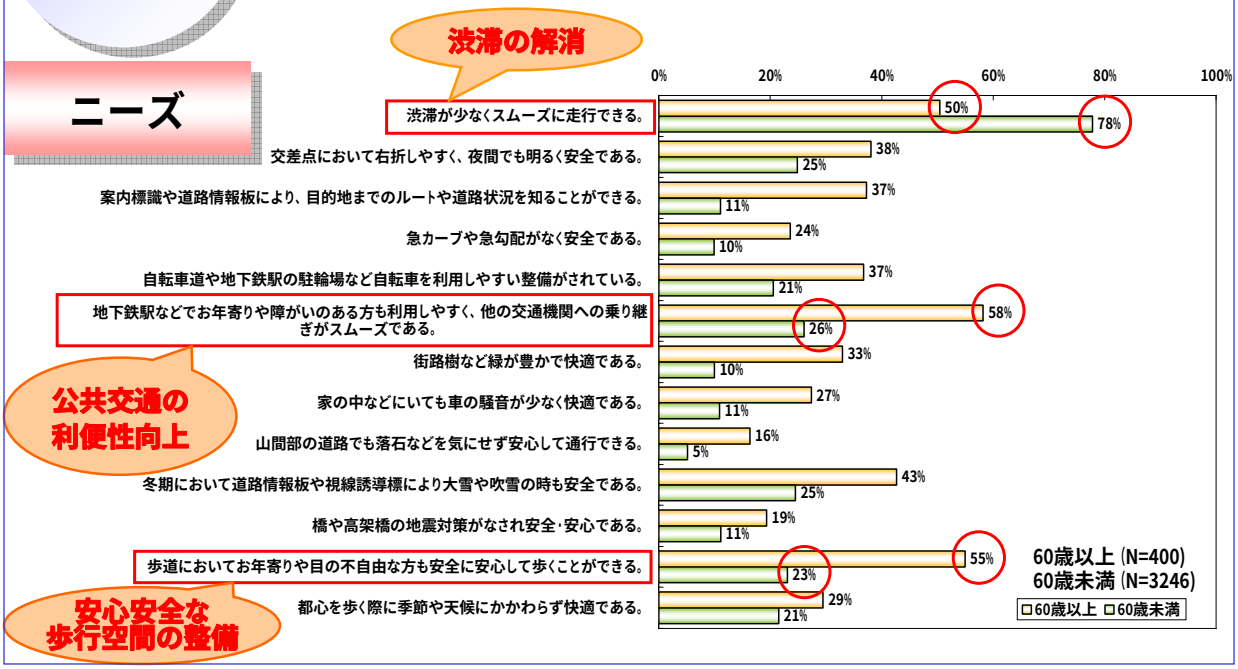
道路整備に対するニーズのまとめ

市民ニーズ
・６０歳未満
・６０歳以上

ニーズ

今後、向上させて欲しい道路・交通サービス

「渋滞の解消」、「公共交通機関の利便性向上」、「安心・安全な歩行空間の整備」に対する市民ニーズが高い



道路整備に対するニーズのまとめ

市民ニーズ

60歳未満 60歳以上

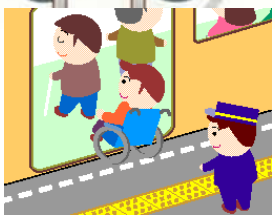
- 渋滞の解消
- 公共交通機関の利便性向上
- 安心･安全な歩行空間の整備
- 自宅周辺の歩道整備
- 自転車の利用環境

障がい者

- 歩行幅の確保
- 歩道表面の改善
- 冬期における配慮

来札者ニーズ

- 道路交通の改善
- 交通機関の利便性向上
- 案内表示･案内板の充実
- 雪道対策



現状の評価と今後の方向性

・交通円滑化
・安心・安全
・環境
・まちづくり
・公共交通支援
・冬期交通
・来札者対応
・道路行政マネジメント

現状の評価と今後の方向性

交通円滑化

○現状の評価　●今後の方向性

○主要な幹線道路の整備や局所的なボトルネックの解消により、混雑の緩和など一定の事業効果を確認。
○しかし、依然、渋滞の著しい区間も存在し、市民や来札者の渋滞に対する満足度は低い。
●今後、都市内ネットワークの完成やボトルネックの解消に向けたハード面での整備を必要に応じて実施していくとともに、関係機関との綿密な連携を図りながら事故・規制状況などを、随時、情報提供できるようなソフト面での充実が必要。

現状の評価と今後の方向性

安心・安全

○現状の評価　●今後の方向性

○「安心・安全な歩行空間」の確保については障がい者、来札者も含めてニーズが高い。
○自転車の利用環境に対する市民の満足度は低い。
●今後、歩道のバリアフリー化・歩道上の放置物件の指導や撤去・自転車利用マナーの向上に向けた教育・啓発活動など、安心で安全な歩行空間の確保と自転車利用環境の改善に向けたハード・ソフト対策を地域と連携しながら進めていくことが必要。
●地震災害発生時に備え、緊急輸送道路に位置する道路橋の耐震補強や、無電柱化を引き続き実施するなど、災害に強いまちづくりの推進が必要。

現状の評価と今後の方向性

環　境

○現状の評価　●今後の方向性

○道路緑化（街路樹の植栽）についての高い市民満足度や、連続立体交差事業による交通円滑化、排気ガス削減で、一定の事業効果を確認。
●環境問題に対する市民の関心は今後益々高まりつつあり、世界的に懸念される地球温暖化問題や沿道環境の保全・向上に対するニーズへの的確な対応が必要。

※札幌市環境基本計画では1人当たりのCO2排出量の目標値（H29までにH2水準より10%削減）が定められている。

現状の評価と今後の方向性

まちづくり

○現状の評価　●今後の方向性

○都市の活力を向上させる交通結節点の整備では、JR手稲駅など個別事業の満足度は向上したものの、市全体として公共交通の乗り継ぎ利便の向上に対するニーズは依然として高い。

○生活道路の整備も含めた身近な生活空間でのまちづくりに対する市民ニーズも高い。

○一方、アダプトプログラムなどの市民と協働した取り組みが進められている。

●今後、事業効果として市民満足度を向上させていくためには、事業の構想・計画段階から住民の意見やニーズを採り入れていくなど、市民と一体となったまちづくり・道路整備を進めていくことが必要。

現状の評価と今後の方向性

公共交通支援

○現状の評価　●今後の方向性

○JR・地下鉄駅周辺での駐輪場整備が進められ、地下鉄新道東駅などでは違法駐輪が減少し快適な歩行空間が確保されたものの、市全体としては駐輪場整備に対する満足度は低い。

○公共交通機関の乗り継ぎ・バス路線の利便性向上を望む市民ニーズや公共交通のわかりやすい利用案内に対する来札者ニーズが見られる。

●今後も、需要に見合った駐輪場・パークアンドライド駐車場の確保を進めていくとともに、公共交通の利用促進に向けた乗り継ぎ案内の充実などを進めていくことが必要。

現状の評価と今後の方向性

冬期交通

○現状の評価　●今後の方向性

○幹線道路における冬期渋滞に対する市民満足度は低い。生活道路の除雪、歩道のツルツル路面の解消、ロードヒーティングの適切な設置など冬期生活の快適性･安全性向上に対して高いニーズが見られる。

●今後、限られた財源の中、より効果的･効率的な雪対策を推進していくことが必要。

●そのためには、道路拡幅整備にあわせて堆雪幅の確保をするなど冬期道路交通の円滑性･安全性の向上を図っていくほか、市民･企業とのパートナーシップの構築に向けた積極的な情報発信を行うなど、ハード･ソフト両面に渡る取り組みが必要。

現状の評価と今後の方向性

来札者対応

○現状の評価　●今後の方向性

○「市内交通の利便性や移動のしやすさ」、「観光スポットへの案内表示」といった交通分野に対する満足度は相対的に低い。

●今後、関係事業者と連携を図りながら、観光客をはじめとする来札者の公共交通の利用促進を図るために、誰にでも分かりやすい案内表示やインターネット等を活用した情報提供の充実が必要。

現状の評価と今後の方向性

道路行政マネジメント

○現状の評価　●今後の方向性

●道路建設費、維持費共に予算が減少しており、限られた財源を有効に活用するため、コスト縮減などが必要。

●過去に建設された多くの道路施設の維持更新を計画的に行う段階に移行中。

●今後、道路工事等の内容を適宜市民へ広報するなど公共事業に対する理解を得るための積極的な情報公開とPRが必要。

札幌市の道路整備の方向性と施策

想いが伝わる。想いをつなげる。

～ホスピタリティを表現するみちづくり～

道路整備の分野では、多くの関係者の尽力により、これまで多大な資金が投入され、多種多様なみちづくりを進めてきました。そのことが市民の活力や安全と安心を支え、心の安らぎの場を提供してきたことは言うまでもありません。そして今、「成長拡大」を続けてきた都市から、「安定成熟」した都市へと変貌する札幌市においては、みちづくりのめざすところも、「量の充実」から人を重視した「質の向上」へと転換していく必要があります。

人の“みち”へ寄せる「想い」は様々です。これからのみちづくりでは、札幌市民や札幌を訪れる人、みちを利用する人やみちを提供する人など、あらゆる人の“みち”に対する「想い」をしっかりと受け止め、その「想い」を共に“伝え合い”、未来に“つなげていく”ことが大切だと思います。
互いが互いの役割として“みちを守る”という心を持ち続けながら、また、誰もが心地よくつかえるという“みち”に触れ合っていきたいものです。そうすることで、札幌の街はこれまで以上に、にぎわいや活気に満ち、豊かな環境の中で安心・快適に日々の生活を過ごすことができる街へと、姿を変えていくものと考えます。

私たちは「やさしさや安心」、「心地よさや快適さ」、「にぎわいや楽しさ」など、“みち”に寄せる「想い」を互いに伝え、つなげることを“ホスピタリティ”と捉え、住む人や訪れる人にそれを表現することが、これからのみちづくりにおいて、なくてはならない大切な理念であると考えます。

「想いが伝わる。想いをつなげる。～ホスピタリティを表現するみちづくり～」

という言葉に、これからのみちづくりに寄せる私たちの意思を込めます。

市民ニーズから見た今後の道路整備におけるテーマ･方向性

道路整備方策と道路利用者ニーズの関係

道路利用者ニーズ ／ 道路整備方策	渋滞の解消	安心・安全な歩行空間の整備	自宅周辺の歩道整備	自転車の利用環境	交通機関の利便性向上	案内表示・案内板の充実	雪道対策
歩きやすい歩行空間の確保		●	●	●			●
道路防災の推進		●					
冬期道路交通対策	●	●			●		●
排出ガスの削減	●					●	
自転車利用の促進		●		●	●		
公共交通の利用促進		●			●	●	
街路樹の植栽		●					
都市の活力向上	●				●		

道路整備の方策と具体的な施策例

Ⅰ．誰もが安心して使えるみちづくり

方　策	施策例
◆歩きやすい歩行空間の確保	駅等も含むバリアフリー化の推進
	幅員の拡幅や無電柱化などゆとりある歩道の確保
	歩道上の放置物件（放置自転車、違法看板等）の指導や撤去
	自転車と歩行者の分離の推進
	あんしん歩行エリアの整備
	生活道路における自転車と歩行者の安全対策の推進
◆道路防災の推進	橋梁の耐震補強、道路法面の強化
	電線共同溝など災害に強いライフラインの整備
◆冬期道路交通対策	道路拡幅による堆雪幅の確保
	吹雪時における視線誘導など安全な走行支援
	歩道の凍結路面対策（市民との協働による滑り止め材散布）

道路整備の方策と具体的な施策例

Ⅱ．豊かな環境をはぐくむみちづくり

方　策	施策例
◆排出ガスの削減	幹線道路のボトルネックの解消（交差点改良、拡幅等）
	違法駐車対策、荷さばきの効率化
	通行規制や混雑状況等に関する適切な道路情報の提供
◆自転車利用の促進	自転車専用道や駐輪場などの整備
◆公共交通の利用促進	観光客や外国人にも分かり易い案内標識の整備
	駅、ターミナル内での情報提供の充実
	運行情報、乗り継ぎ方法等のインターネット等での適切な情報提供
	高齢者や障がい者など誰もが利用しやすい駅・ターミナルの構造・設備の整備
◆街路樹の植栽	地域のシンボル性を反映した適切な樹種による植樹の推進

道路整備の方策と具体的な施策例

Ⅲ. にぎわいと活力を生むみちづくり

方　策	施 策 例
◆都市の活力向上	都市施設（駅、ターミナル、商業施設、病院、学校等）へのアクセス道路におけるボトルネックの解消
	駅、ターミナルの機能向上に向けた整備
	幹線道路のネットワーク化

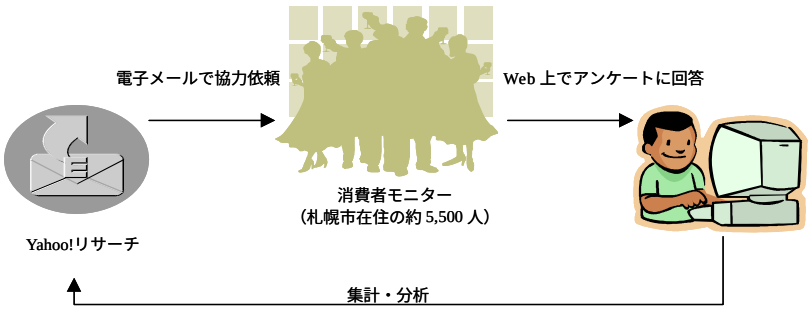
伝え方・つなげ方

方　策	施 策 例
◆構想・計画段階からの市民意見・ニーズの反映	多様な媒体を活用した双方向の意見収集
	協議会、懇談会などを通じた市民との直接対話の推進
	市民の意見・ニーズを吸い上げる総合的な窓口となるしくみの検討
◆インターネット等を活用した事業に関する情報公開の推進	計画時、事業中、事業完了後など各段階に応じた情報の提供・開示
◆市民との協働の推進・関係機関との連携強化	道づくりに関する協働内容の充実
	協働して道づくりを行う参加団体を増やす取組みの推進
	協働の推進による道路管理の充実
	関係行政機関による道央都市圏総合交通体系マスタープランの作成

Web冬期アンケート結果

市民アンケート調査について　①実施概要

1．調査期間　　平成17年2月25日（金）～平成17年3月7日（月）
2．調査方法　　依頼メールを配信し、Webにて回答
3．調査内容　　別紙参照
4．調査対象　　ヤフー㈱の札幌市在住モニター
5．調査依頼数　 5,519人
6．アクセス数　　3,458人
7．有効回答者数　3,246人（回答率：58.8%、平均回答時間：20分39秒）



アンケート実施の流れ

市民アンケート調査について　②郵送とWeb比較

●従来の郵送配布･郵送回収調査に比べ迅速、安価、効率的（回収率）

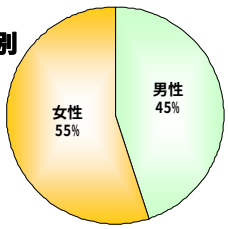
	郵送調査	インターネット調査
発送	・サンプリング・発送準備に時間を要す。 ・調査規模が大きければ、人件費、発送コスト（封筒代・切手代等）、印刷コストが膨大	・URLの公開orメール配信で実施 ・調査票の印刷が不要
回収	・紙データを回収 ・回収率は概ね20%前後	・全て電子データで回収 ・回収率はURLへのアクセス数により様々 ・メール配信の場合は30～50%程度
集計	・紙データを電子データに変換 ・手作業のため入力ミスのリスク有	・システム制御のため入力ミスはない。 ・リアルタイムで集計可能 ・集計時間は僅か。
迅速度	・サンプル数が増えれば、発送準備、データ入力、集計作業に時間を要す。 ・回答期間に1～2週間を要す。	・発送、回収の時間は僅か。 ・回答時間は数分～数十分程度
コスト	・人件費、印刷費、郵送費など大規模になるほど費用がかかる。	・人件費と僅かな通信コストのみ。 ・調査にかける作業時間は僅か。 ・大規模調査ほど割安

市民アンケート調査について　③回答者属性

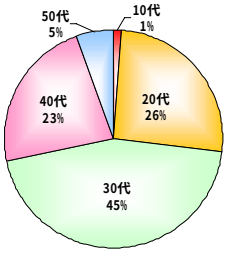
･若年層と高齢者が少ない。（６０歳以上のモニター登録者はなし）

･性別、居住区の極端な偏りはない。

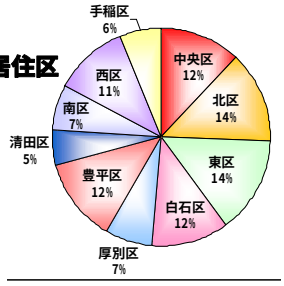
性別



年代



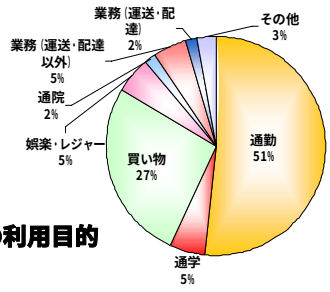
居住区



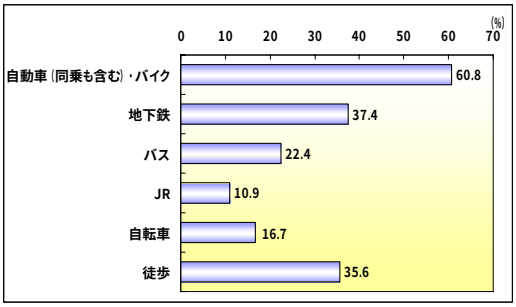
･通勤目的が最も多く約５割。

･自動車利用が約６割。

道路の利用目的



主な交通手段

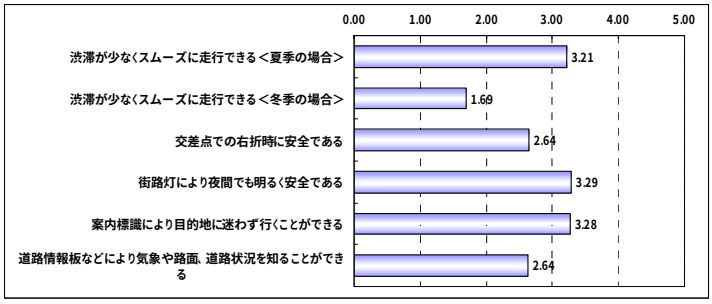


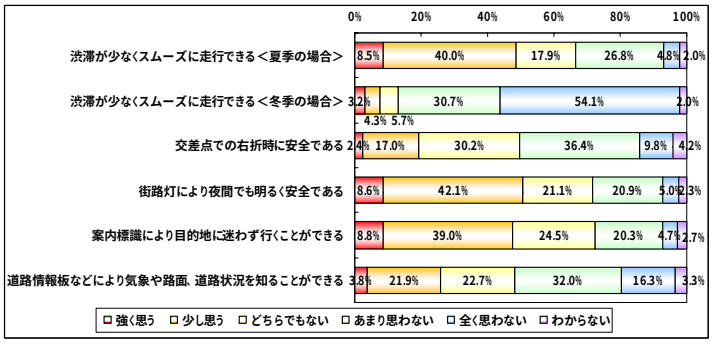
市民アンケート調査について　④道路評価

■都心と郊外を結ぶ幹線道路について

・「街路灯により・・・」、「案内標識により・・・」、「渋滞が少なく・・・＜夏季＞」の満足度が高い。

・「渋滞が少なく・・・＜冬期＞」の満足度が非常に低い。





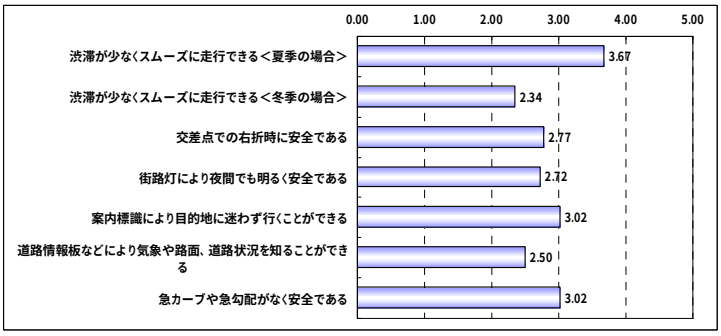
※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、全く思わない1点

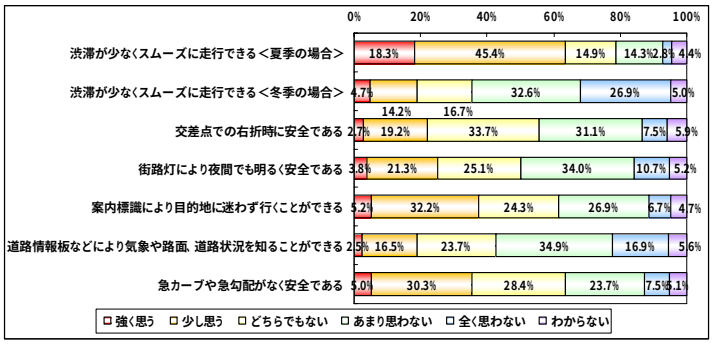
市民アンケート調査について　⑤道路評価

■郊外と郊外を結ぶ幹線道路について

・「渋滞が少なく・・・＜夏季＞」の満足度が高く、＜冬期＞が低い。

・都心と郊外を結ぶ道路に比べ、「渋滞」に関しては夏季、冬期に共に満足度は高くなっている。



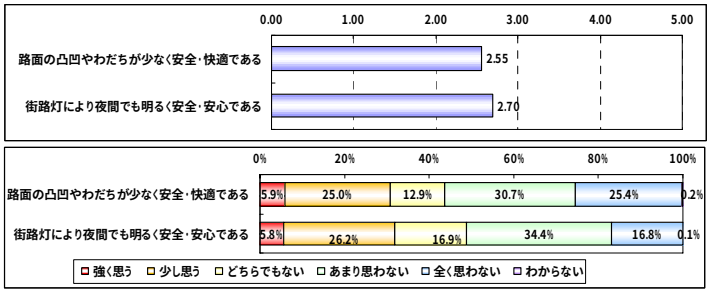


※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、全く思わない1点

市民アンケート調査について　⑤道路評価

■自宅周辺の生活道路の通行について

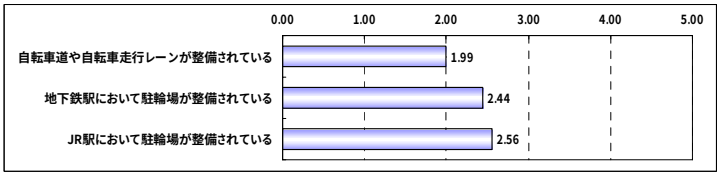
・「路面の凹凸・・・」、「街路灯・・・」ともに満足している人は少ない。

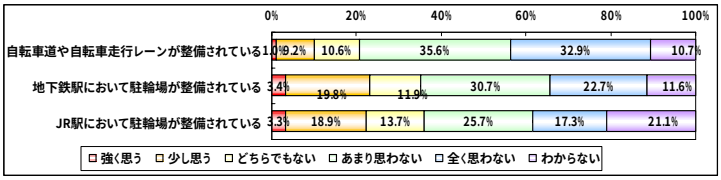


■市内で自転車を利用している場合について

・自転車道に対する満足度が低い。

・地下鉄駅等における駐輪場に対しても満足していない。

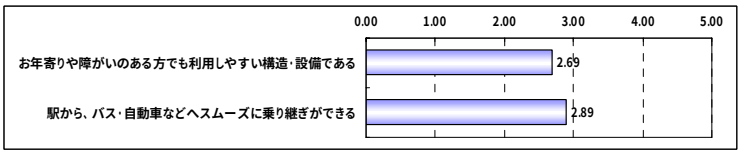


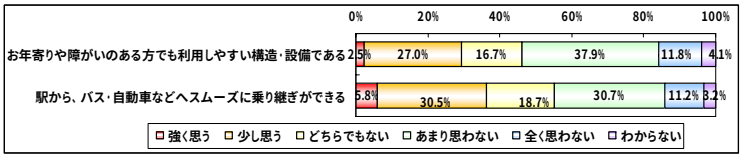


市民アンケート調査について　⑥道路評価

■地下鉄駅について

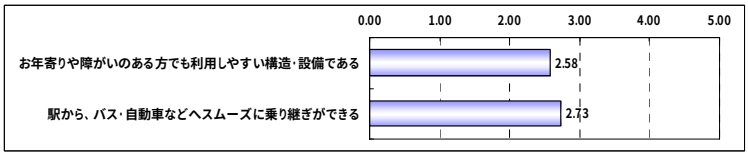
・バリアフリーへの対応に対し、満足度が低くなっている。

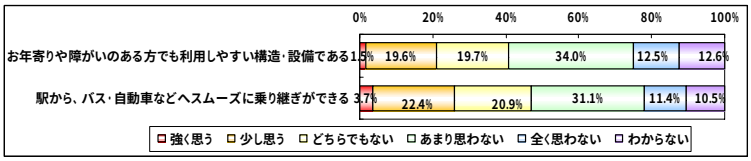




■ＪＲ駅について

・バリアフリー、乗り継ぎ共に地下鉄駅より満足度は低い。



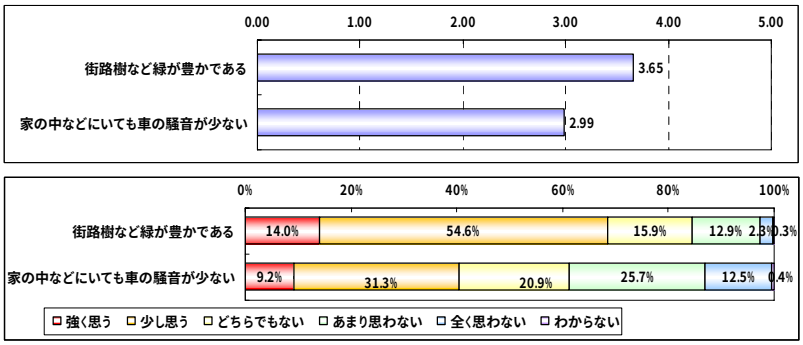


市民アンケート調査について　⑦道路評価

■市内の沿道環境や景観について

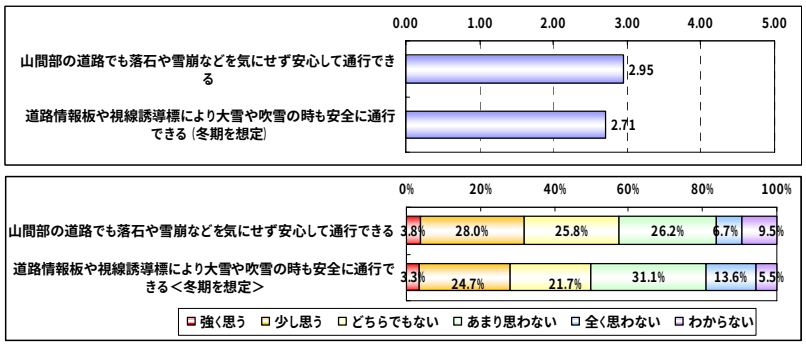
・街路樹に対しての満足度は高い。

・騒音は満足と不満が拮抗している。



■防災対策について

・冬期の悪天候時の通行に対し、若干満足度が低くなっている。

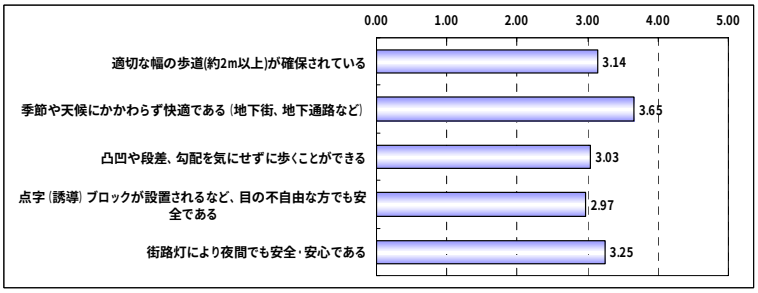


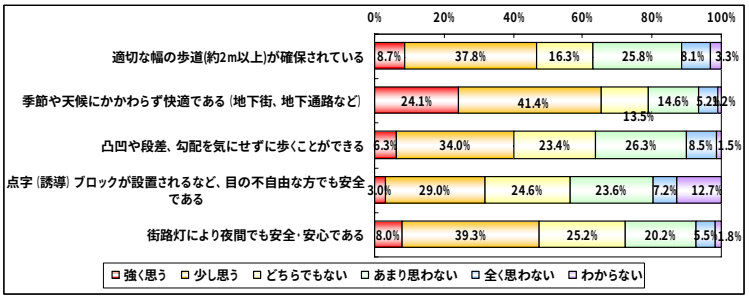
市民アンケート調査について　⑧道路評価

■都市部、地下鉄・ＪＲ駅周辺の歩道について

・地下街に対する満足度は高い。

・他の項目も概ね満足度は高くなっている。

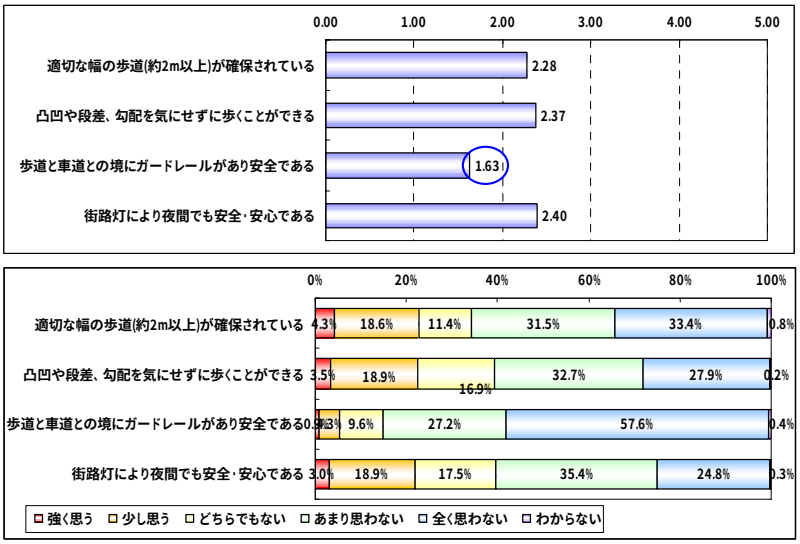




市民アンケート調査について　⑨道路評価

■自宅周辺の歩道について

・各項目とも満足度が低い。

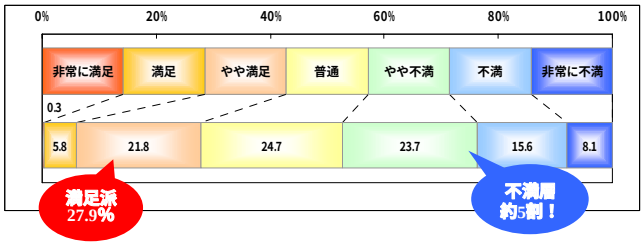


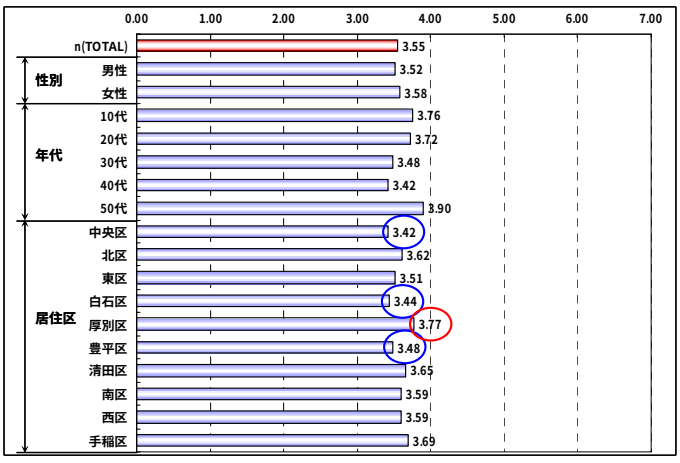
市民アンケート調査について　⑩総合満足度

■札幌市の道路・交通サービスに対する総合的な満足度

・不満派が約5割、満足派は3割弱となっており、総合的にみて満足していない市民が多い状況にある。

・中央区、白石区に住む、30代、40代の満足度が低い。





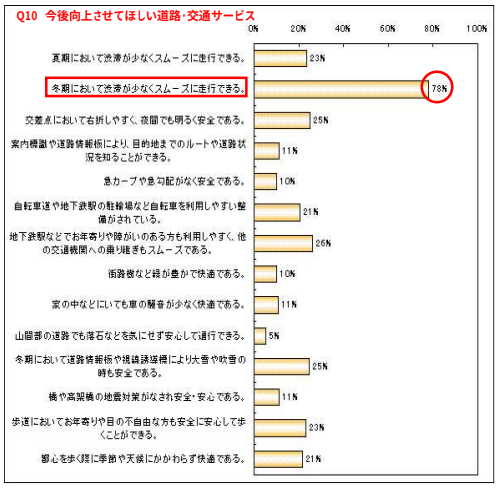
市民アンケート調査について　⑪全体総括

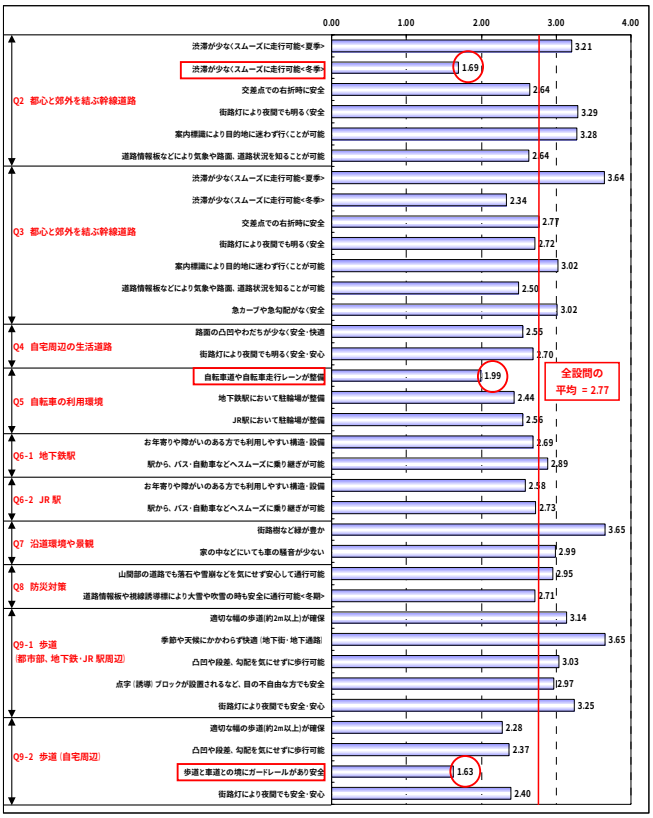
・全体的にみて不満派が多いため、全設問の平均は2.77と3.00を下回っている。

・全設問35項目のうち、平均を下回っているものは18項目、上回っているものは15項目となっている。

・冬期の渋滞対策、自転車道の整備に対する満足度が低い。

・今後向上させてほしい道路・交通サービスは「冬期における渋滞対策」という回答が圧倒的に多い





市民アンケート調査について　⑫フリーアンサー

■幹線道路について

項　目	意　　見	人数
整備	・十分な右折専用レーンの確保が必要。	30
	・ロードヒーティング設置を望む（特に坂道）。	22
	・ロードヒーティングを止めないでほしい。	11
	・道路の凸凹、ひび割れが多い。	9
	・整備されている所といない所のギャップが大きい。	9
	・首都圏から見ると道幅が広く通行しやすい。	9
	・マンホールが多く特に冬期は通行しづらい。	7
	・国道以外の幹線の路面状態があまり良くない。	5
	・道路整備が必要な所が多い。（古い道など）	5
渋滞	・冬期の渋滞がひどすぎる。	135
	・渋滞が多すぎる。	20
	・都心部の渋滞の改善を望む。	12
	・渋滞する場所が決まっているのだから対策すべき。	8
交差点・信号	・信号（右折信号等）のタイミングが悪く流れが悪い。	29
	・信号（右折信号）を設置してほしい。	15
街路灯	・交通量の少ない道路にも明かりを増やしてほしい。	6
案内標識	・道路標識が少ない、見えにくい、分かりづらい。	11
	・案内板（目的地の地名）が大雑把過ぎて不親切。	7
	・車線減少、合流の案内板が設置されていない、分かりづらい。	6
道路情報板	・都心に駐車場の空き情報を表示する情報板が全然わからない。	4
高速道路	・高速道路を環状にしたりして各区にアクセスしやすくしてほしい。	6
	・高速道路の料金を安くして、冬の渋滞を緩和してほしい。	5
その他	・夏の快適より冬の快適を考えてほしい。	34
	・都心部への自家用車乗り入れを規制してほしい。	19

市民アンケート調査について　⑬フリーアンサー

■自宅周辺の生活道路について

項　目	意　　見	人数
整備	・幹線のみならず生活道路の整備を望む（坂道など）。	12
	・住宅街の生活道路が狭い。	5
街路灯	・街路灯が少なく暗くて危険。防犯上も問題。	46

■歩行空間について

項　目	意　　見	人数
都市部・駅周辺	・ロードヒーティングの設置	7
	・歩道の段差の解消	6
	・歩道が狭いところがある。	5
	・歩道の傾斜が危険（車椅子等）	5
自宅周辺	・歩道が狭く危険。	20
	・ベビーカーや車椅子の対する配慮が必要。	18
	・歩道の傾斜がきつくて危険（冬は滑る）。	13
	・凸凹していて歩きにくい。	10
	・通学路などへの歩道の設置。	7
地下通路	・早く地下通路を作ってほしい。	26

市民アンケート調査について　⑭フリーアンサー

■公共交通機関について

項　目	意　　見	人数
地下鉄	・各駅にエレベーターを設置してほしい。	25
	・運賃が高い。	17
	・地下鉄を環状化してほしい。	14
	・地下鉄の路線を広範囲に増やしてほしい。	13
	・エレベーターの設置場所が遠い。分かりにくい。	10
ＪＲ	・エレベーター、エスカレーターがない駅がある。	13
バス	・バスレーンの除雪の徹底。	21
	・冬になると時間通り来ない。	20
	・バスレーン規制の徹底。	17
	・バス路線の整備。	5
市電	・市電をもっと充実させるべき。	6
総合的に	・各公共交通機関の乗り継ぎが不便。	20
	・公共交通機関の充実。	17
	・運賃の値下げ。	8

■自転車について

項　目	意　　見	人数
自転車走行レーン	・自転車専用レーンの整備を望む。	38
	・凸凹や段差で走りにくい。	7
駐輪場	・公共交通機関の駅等に駐輪場を整備してほしい。	13
	・札幌駅周辺や大通りなどは、駐輪場がなく困る。	8
マナー	・歩道への駐輪をなくしてほしい。	16
	・歩道を走行している。	11
その他	・放置自転車をどうにかしてほしい。	8

市民アンケート調査について　⑮フリーアンサー

■除排雪について

項　目	意　　見	人数
幹線道路	・除排雪の徹底。	185
	・道幅の確保。	88
	・つるつる路面、そろばん路面の解消。	56
	・交差点等の除雪回数を増やしてほしい。	34
	・路肩の雪で歩行者や他の車の確認がしにくい。	33
	・除排雪が入るのが遅い。	17
住宅街・生活道路	・生活道路の除排雪の徹底。	289
	・路肩の雪で歩行者や他の車の確認がしにくい。	118
	・道幅の確保。	87
	・除雪回数を増やしてほしい。	53
	・つるつる路面、すり鉢状路面の解消。	19
	・除雪作業が遅い。	17
	・除雪車が置いて行く重い雪の処理が大変。	8
マナー	・住民の道路・歩道への雪投げを厳しく注意してほしい。	28
その他	・除雪作業が下手。	36
	・地域により除雪作業に格差がある。	31
	・住民が使用できる流雪溝の整備。	28
	・道路工事ではなく除排雪にもっと税金を使うべき。	21
	・除雪作業は夜間にしてほしい。	18
	・除雪作業には満足している。	15
	・除排雪のもっと効率的な方法を考える必要がある。	11

６０歳以上の市民アンケート結果

６０歳以上の市民アンケート結果　①実施概要

1．調査方法：老人クラブ連合会を通じて（老人クラブ）会員に配布

2．配布期間：平成１７年10月31日（月）、１１月10日（木）の２日間

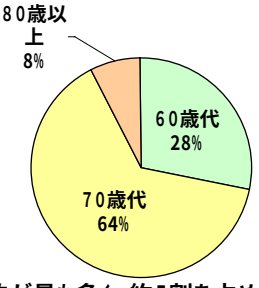
3．調査対象：札幌市在住の６０歳以上の方

4．回答者数：４４３人

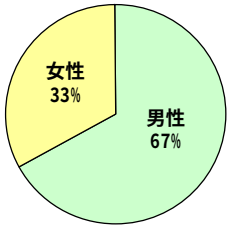
６０歳以上の市民アンケート結果　②回答者属性

・年代別では、７０歳代が６４%を占めている。
・性別では男性が約7割を占めている。居住区は北区が16%でもっとも多いが、極端な偏りはない。

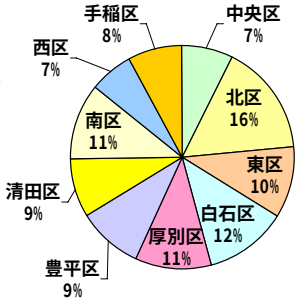
●年代



●性別

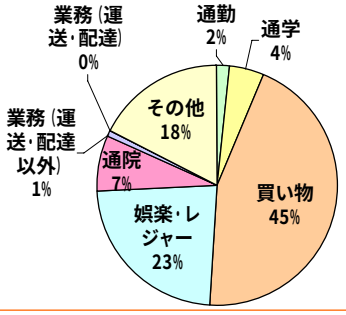


●居住区

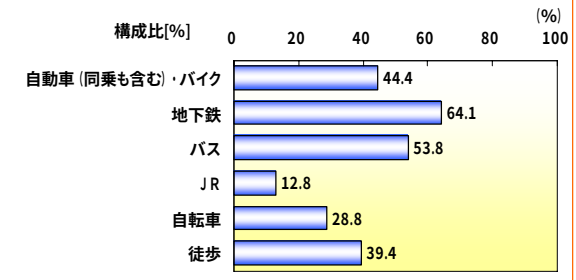


・買い物目的が最も多く、約５割を占めている。
・主な交通手段は、「地下鉄利用」が６割強と最も多く、次いで「バス」が５割強、「自動車・バイク」が４割強となっている。

●道路の利用目的



●主な交通手段

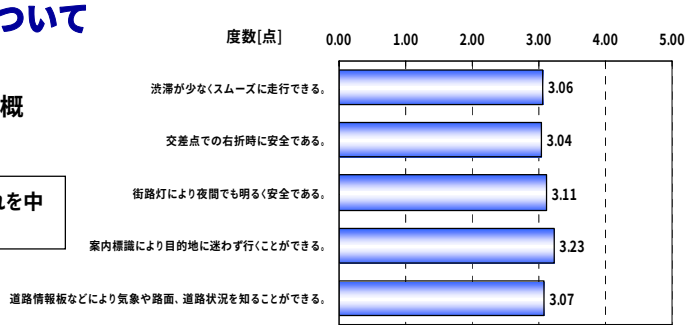


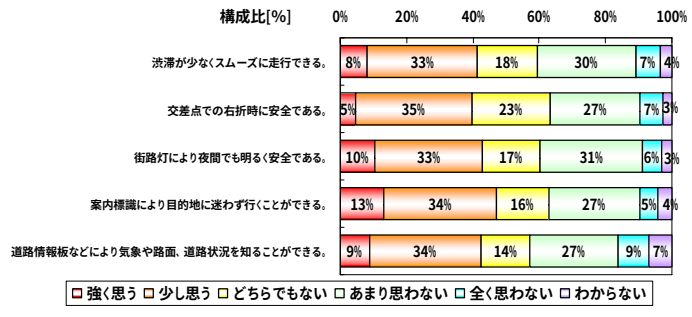
６０歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

■都心と郊外を結ぶ幹線道路について

・各項目とも、中間点（3点）を若干上回っており、概ね満足している傾向がみられる。

※各設問に対する回答が「どちらでもない」の場合、それを中間点（5点満点中3点）とした。





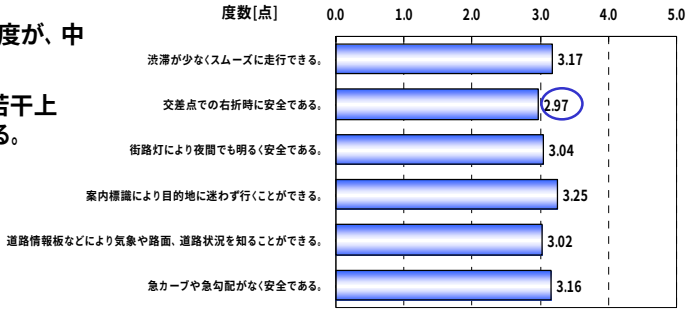
※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

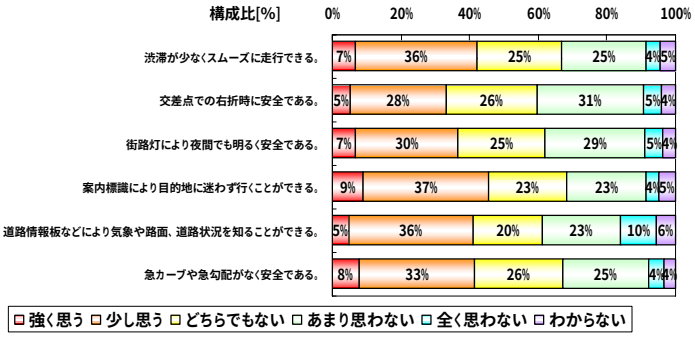
60歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

■郊外と郊外を結ぶ幹線道路について

・「交差点での右折時の安全性」に対する満足度が、中間点（3点）を若干下回っている。

・それ以外の項目については中間点（3点）を若干上回っており、概ね満足している傾向がみられる。



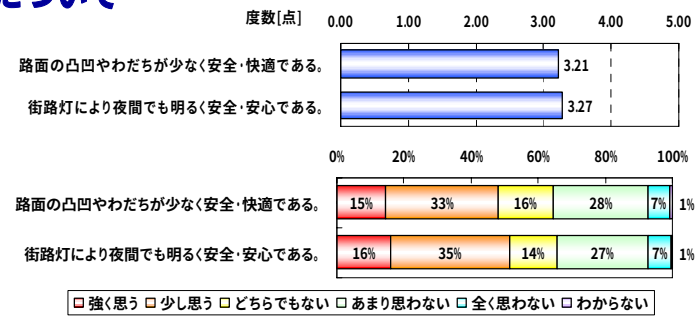


※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

60歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

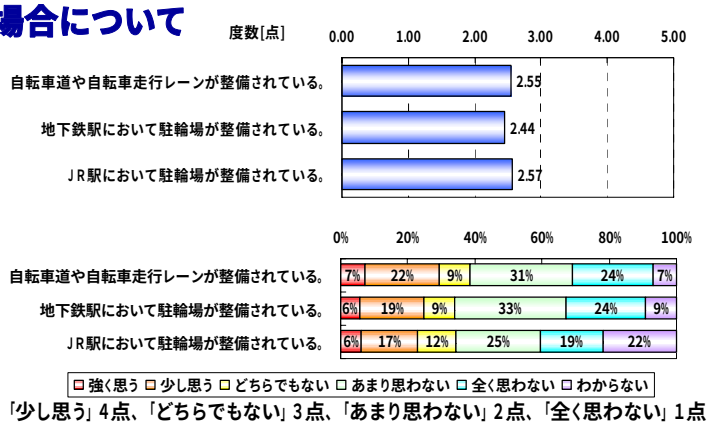
■自宅周辺の生活道路の通行について

・両項目とも、中間点（3点）を上回っており、概ね満足している傾向がみられる。



■市内で自転車を利用している場合について

・自転車に関する満足度は、各項目とも中間点（3点）を大きく下回っており、「自転車の利用環境」に対す満足度の低さが顕著に示されている。



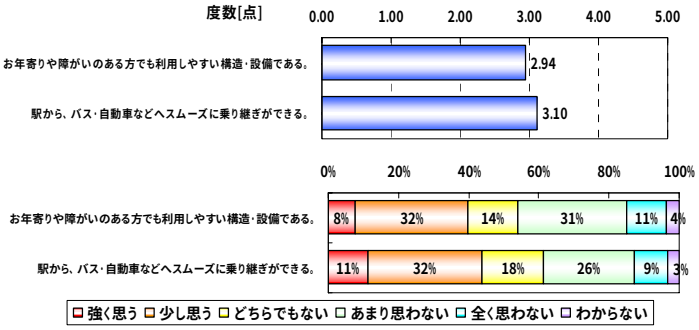
※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

60歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

■地下鉄駅について

・「スムーズな乗り継ぎ」に対する満足度は若干中間点（3点）を上回っており、概ね満足していると考えられる。

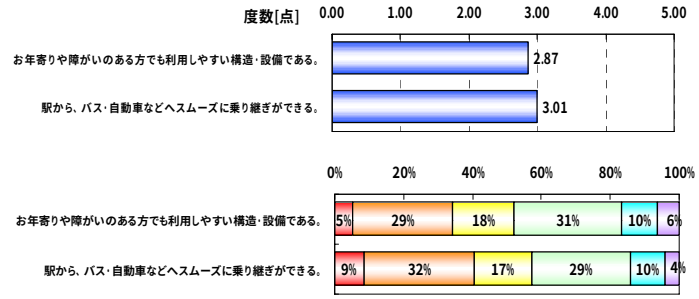
・一方「高齢者・障がい者でも利用しやすい構造・設備」に対する満足度は若干低くなっている。



■ＪＲ駅について

・JR駅についても、地下鉄駅とほぼ同様の傾向を示している。

・「スムーズな乗り継ぎ」に対する満足度は若干中間点（3点）を上回っているが、「高齢者・障がい者でも利用しやすい構造・設備」に対する満足度は若干下回っている。



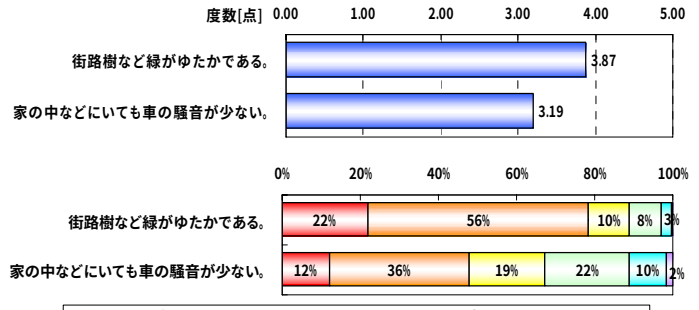
※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

60歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

■市内の沿道環境や景観について

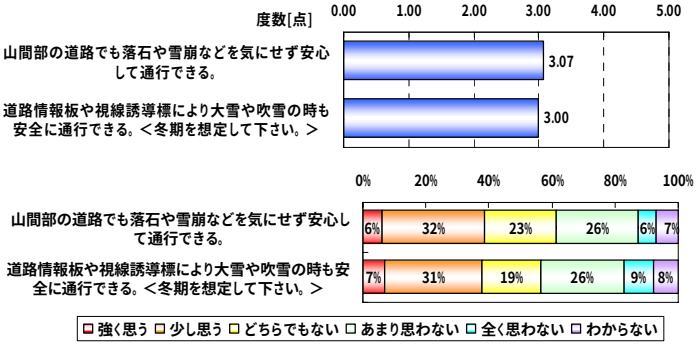
・「街路樹など緑の豊かさ」に対しての満足度は非常に高い。

・また、「車の騒音の少なさ」に対しても中間点（3点）を若干上回っており、比較的満足していると考えられる。



■防災対策について

・「山間部での安全性」、「冬期の安全性」ともに概ね中間点（3点）並となっており、防災対策に対しては比較的満足していると考えられる。



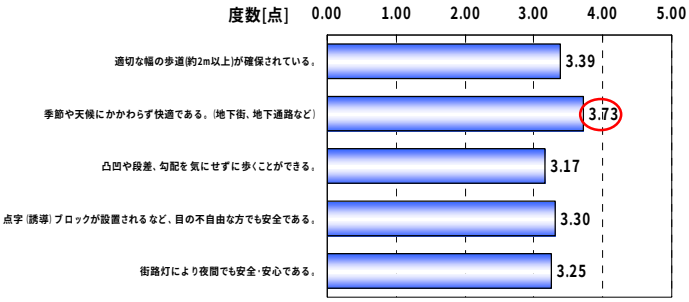
※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

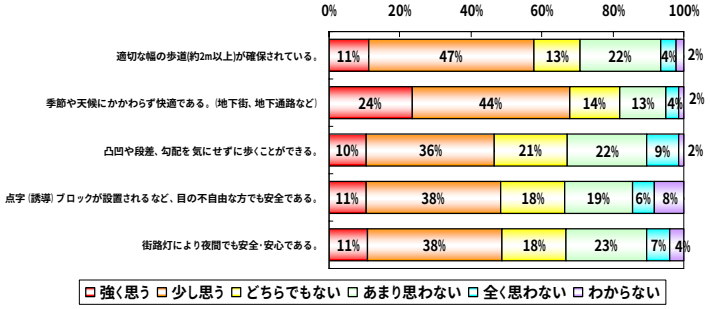
60歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

■都市部、地下鉄・JR駅周辺の歩道について

・各項目とも、比較的満足度は高い。

・なかでも、「地下街、地下通路」に対する満足度は非常に高く、積雪寒冷といった地域性が強く反映された結果であると考えられる。



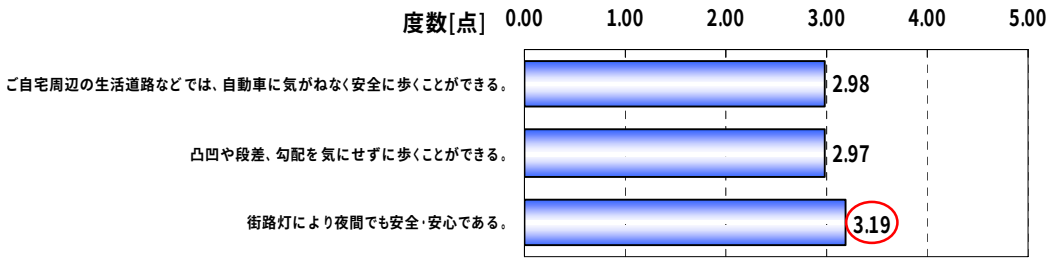


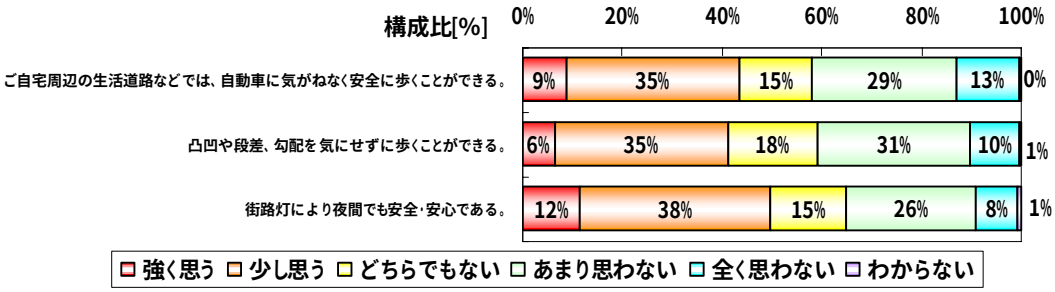
※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

60歳以上の市民アンケート結果　③道路評価

■自宅周辺の歩道について

・一方、自宅周辺の歩道については、「街路灯により夜間でも安心・安全」に対する満足度は比較的高いものの、その他項目については中間点（3点）を下回っており満足度の低さが見受けられる。



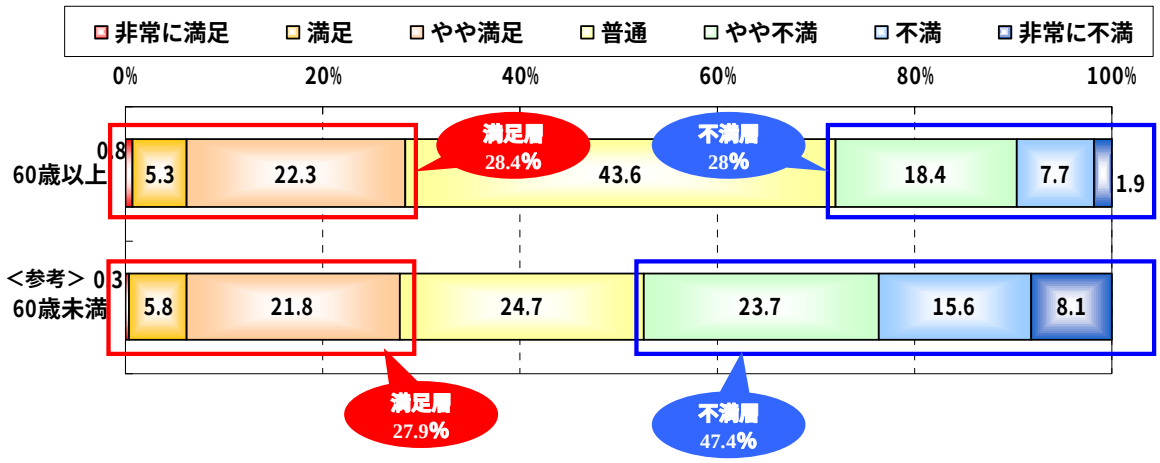


※「強く思う」5点、「少し思う」4点、「どちらでもない」3点、「あまり思わない」2点、「全く思わない」1点

６０歳以上の市民アンケート結果　④総合満足度

■札幌市の道路･交通サービスに対する総合的な満足度

･６０歳以上高齢者の総合的な満足度については、「満足層」･「不満層」ともに約３割程度とほぼ同程度となっている。
･６０歳未満と比較すると、「満足層」の割合は同程度だが、不満層の割合は６０歳未満と比べ少なくなっている。

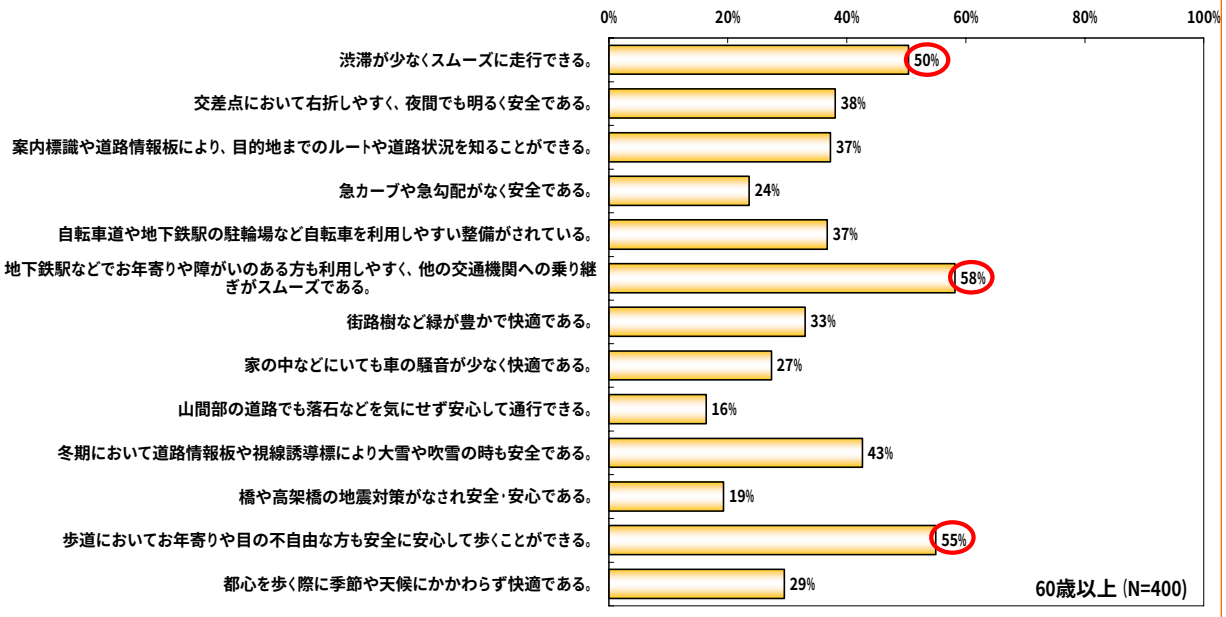


６０歳以上の市民アンケート結果　⑤全体総括

■今後、向上させて欲しい道路･交通サービス

･「公共交通機関のスムーズな乗り継ぎ」（５８％）、「安心･安全に歩ける歩行整備」（５５％）など、高齢者や障がい者の身近な生活行動をサポートする施策が上位にランクされている。

･次いで、「渋滞の解消」が５０％、「冬期走行の安全性向上」が４３％となっている。

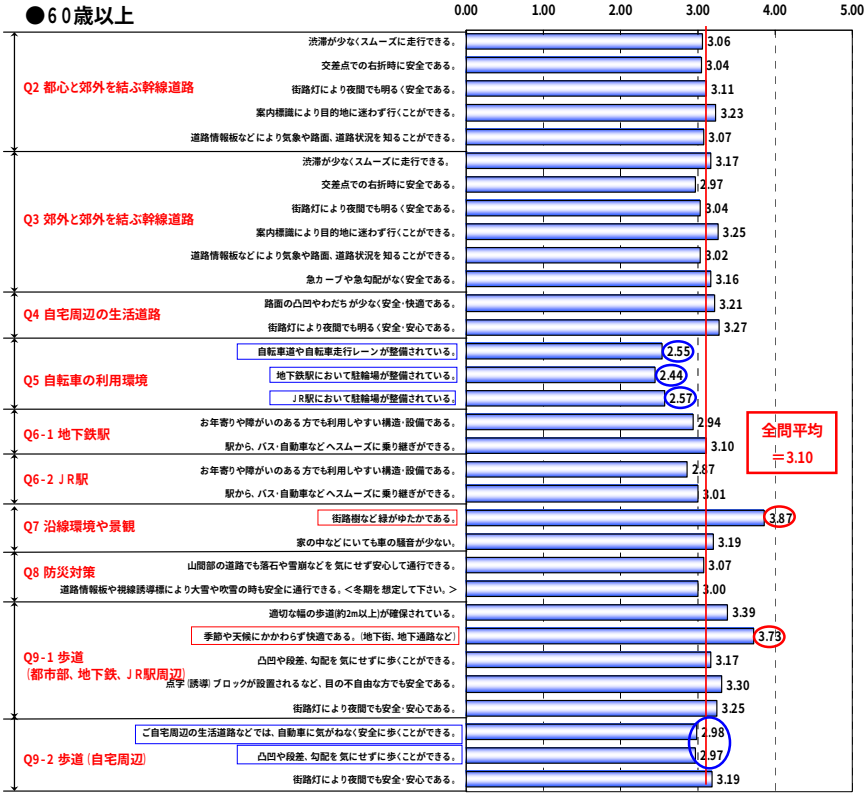


60歳以上の市民アンケート結果　⑤全体総括

・全体的に満足派が若干多いため、全設問の平均は3.10と中間点（3.00）を上回っている。

・全設問32項目のうち、平均を下回っているものは16項目、上回っているものは15項目となっている。

・総括すると、「沿道環境や景観」、「都市部の歩道」などに対する満足度が高く、「自転車の利用環境」、「自宅周辺の歩道」に対する満足度は低くなっている。



60歳以上の市民アンケート結果　⑥フリーアンサー

■幹線道路について

項目	意見	人数
整備	・道路工事が多い。	9
	・ロードヒーティング止めないでほしい。	1
	・道路整備が必要。	3
	・マンホールの蓋の上が冬期間、凹なので危険。	1
渋滞	・冬期の渋滞が多すぎる。	5
交差点・信号	・信号のタイミングが悪く流れが悪い。	1
その他	・道路占用許可書の表示徹底と不法占用の取締り強化を望む。	1
	・高速の側なので車の騒音と粉塵でベランダが黒く粘りがあり、水洗いでは取れない。	1
	・車優先ではなく、人間の方を。	1
	・私の家の前の道路にアンダーパスが付くことになり決定通知を頂きましたが、この件についても、住民には事前に何の連絡も無く、何らかの形で説明して欲しかった。	1
	・対向車の光が大変に眩しいので、車のヘッドライトの明るさを制限してほしい。	1

■自宅周辺の生活道路について

項目	意見	人数
整備	・幹線のみならず生活道路の整備を望む。	4
街路灯	・住宅街の街路灯を増やしてほしい。	2
街路樹	・街路樹が多く見え難い。	6
違法駐車	・違法駐車を取締ってほしい。	4
その他	・中間道路まで整備されて住みよい家になりました。	1

60歳以上の市民アンケート結果　⑥フリーアンサー

■歩行空間について

項目	意見	人数
都市部･駅周辺	･歩道の段差の解消。	2
住宅周辺	･身障者に対する配慮。	4
	･凸凹していて歩きにくい。	1
	･歩道の幅が広すぎるところが多くあるので除雪のときに不便です。	2
	･愛煙家も多いことでもあり、喫煙所を道路に数箇所作ってほしい。	1
	･歩道上の点字ブロックの上に、商店、ガソリンスタンドの看板が乗っており、危険に思うので撤去の指導をしてほしい。	1

■公共交通機関について

項目	意見	人数
地下鉄	･エレベータを設置してほしい。	2
	･出入口にロードヒーティングを設置してほしい。	2
市電	･存続してほしい(4丁目まで繋げてほしい)。	1
バス	･路線を延長してほしい。	2
	･便数を増やしてほしい。	2
マナー	･運転者のマナーが悪い。	2
その他	･タクシーが多すぎる。	1

60歳以上の市民アンケート結果　⑥フリーアンサー

■自転車について

項目	意見	人数
自転車走行レーン	･自転車走行レーンの整備を望む。	6
灯火	･無灯火が多い。	1
駐輪場	･駐輪場の整備をしてほしい。	1
	･放置自転車をどうにかしてほしい。	2

■除排雪について

項目	意見	人数
幹線道路	･交差点のつるつる路面の解消。	4
住宅街･生活道路	･生活道路の除排雪の徹底	8

障がい者団体による
フィールドチェックの結果

■障がい者団体によるフィールドチェックの結果（H14.9月実施）について

■フィールドチェックの実施（平成１４年）

バリアフリー整備の必要性が高い重点整備地区（都心地区、副都心地区、麻生地区）において、今後の事業に活かすため、延べ１０７名の市民参加によるフィールドチェックを実施。

■実施地区

	都心地区	副都心地区	麻生地区
ゾーン	・JR札幌駅周辺 ・北海道庁周辺 ・市役所周辺 ・ファクトリー周辺 ・大通駅・中心商業地 ・西11丁目 ・すすきの ・札幌駅前通 ・大通駅施設	・厚別郵便局周辺 ・老人福祉センター ・新札幌駅周辺 ・国道12号方面	国道231号方面 新琴似方面 麻生球場方面 自動車学校方面
実施日時	9月10日（火）　晴	9月12日（木）　晴	9月17日（火）　雨
参加者数	延べ107名		
参加者内訳	障がい者42名（四肢障がい17名、視覚障がい21名、その他4名） 高齢者等65名		
協力団体	身体障害者福祉協会、視覚障害者福祉協会、社会福祉協議会、高齢・退職者団体連合、老人クラブ連合会、ボランティア連絡協議会		

■チェック状況写真

■障がい者団体によるフィールドチェックの結果（H14.9月実施）について

■フィールドチェックでの主な意見

歩行幅の確保

●歩道幅を確保してほしい（タクシーベイやバス停留所前、地下鉄出入り口など）
●歩道上の障害物をなくしてほしい（違法駐車、自転車、バス停、看板、電柱など）
●自転車通行帯の見直しをしてほしい
●店舗等自動車出入り口部における安全を確保してほしい

歩道表面の改善

●舗装材を改善してほしい
（通常アスファルト舗装への改修含む）
●点字ブロックの敷設方法を改善して欲しい（配置、規格、材質、色彩等）
●歩道や横断歩道内のマンホールや雨水桝等の位置の見直し、および 凹凸箇所を改善してほしい

冬期における配慮

●滑りやすい路面を改善してほしい
●ロードヒーティングや融雪槽、除雪体制を検討してほしい
●冬期歩道上マンホールの段差を解消してほしい

その他

●音響式信号機を設置および改善してほしい（設置位置、音量等）
●押しボタン式信号の設置の検討、押しボタン高さの見直しをしてほしい

来札者の満足度調査
（平成１５年・夏）

結果概要

1．調査概要

◆調査目的

来札者の受け入れ体制の現状･課題の把握し、集客交流促進施策の検討に必要な基礎データを収集することを目的。

◆アンケート実施概要

(1) 調査手法　；　市内主要観光施設での来場者に調査依頼し、自記式にて実施

(2) 調査地点　；　以下の5箇所にて実施

①大通公園（臨時観光案内所）

②札幌時計台

③羊ヶ丘展望台

④藻岩山ロープウェイ展望台

⑤大倉山ジャンプ競技場

(3) 調査時期　；　平成15年9月5日（金）～6日（土）の2日間

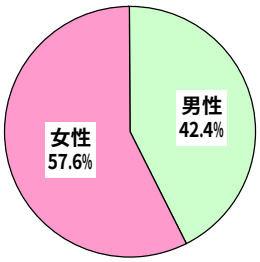
(4) 調査主体　；　札幌市観光振興課

(5) 回収状況　；　６６８サンプル

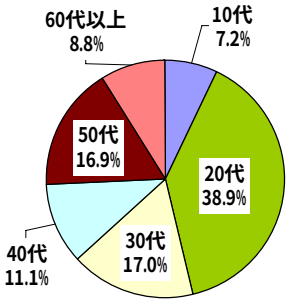
2．調査結果

◆回答者属性

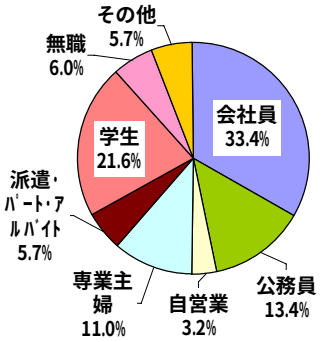
＜性別＞女性6割、男性4割



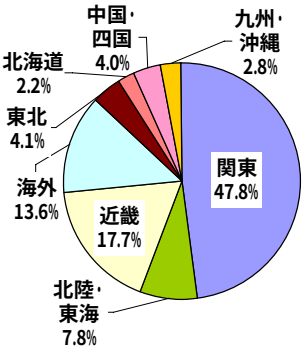
＜年齢＞20代が約4割、高齢者（60歳以上）は約1割。



＜職業＞会社員が約3割、学生が約2割。



＜居住地＞関東が約5割と最多。

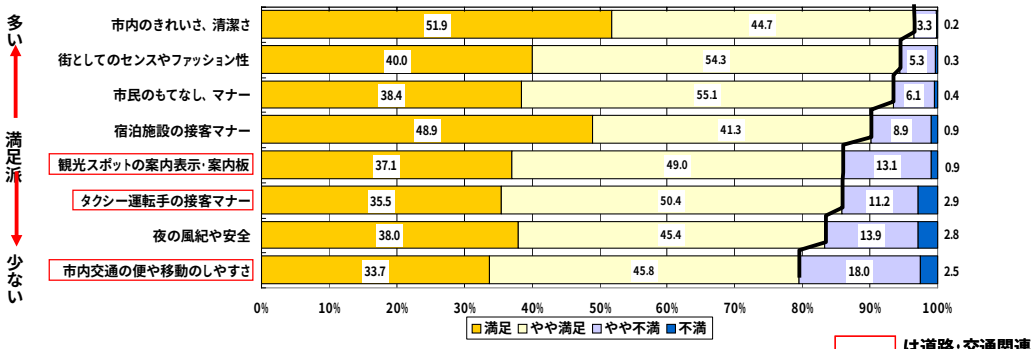


出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

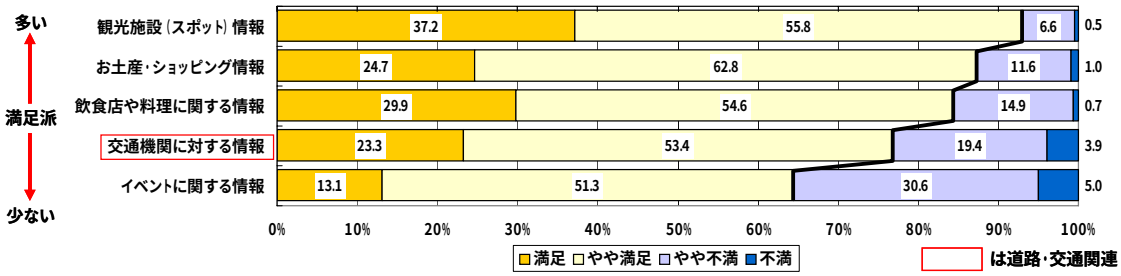
◆観光地としての満足度

・各分野とも、総じて満足度は高いが、「市内交通の便や移動のしやすさ」、「タクシー運転手の接客マナー」、「観光スポットの案内表示・案内板」など道路・交通関連に対する満足度は他と比較して低い。


多い
満足派
少ない
市内のきれいさ、清潔さ 51.9 44.7 3.3 0.2
街としてのセンスやファッション性 40.0 54.3 5.3 0.3
市民のもてなし、マナー 38.4 55.1 6.1 0.4
宿泊施設の接客マナー 48.9 41.3 8.9 0.9
観光スポットの案内表示・案内板 37.1 49.0 13.1 0.9
タクシー運転手の接客マナー 35.5 50.4 11.2 2.9
夜の風紀や安全 38.0 45.4 13.9 2.8
市内交通の便や移動のしやすさ 33.7 45.8 18.0 2.5
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%
満足 やや満足 やや不満 不満
は道路・交通関連

◆情報入手に対する満足度

・「観光施設（スポット）情報」の満足派は9割を越え、同じく「飲食店や料理に関する情報」、「お土産・ショッピング情報」は8割を越える。「交通機関に対する情報」に対する満足派は76.7%と相対的に低い。

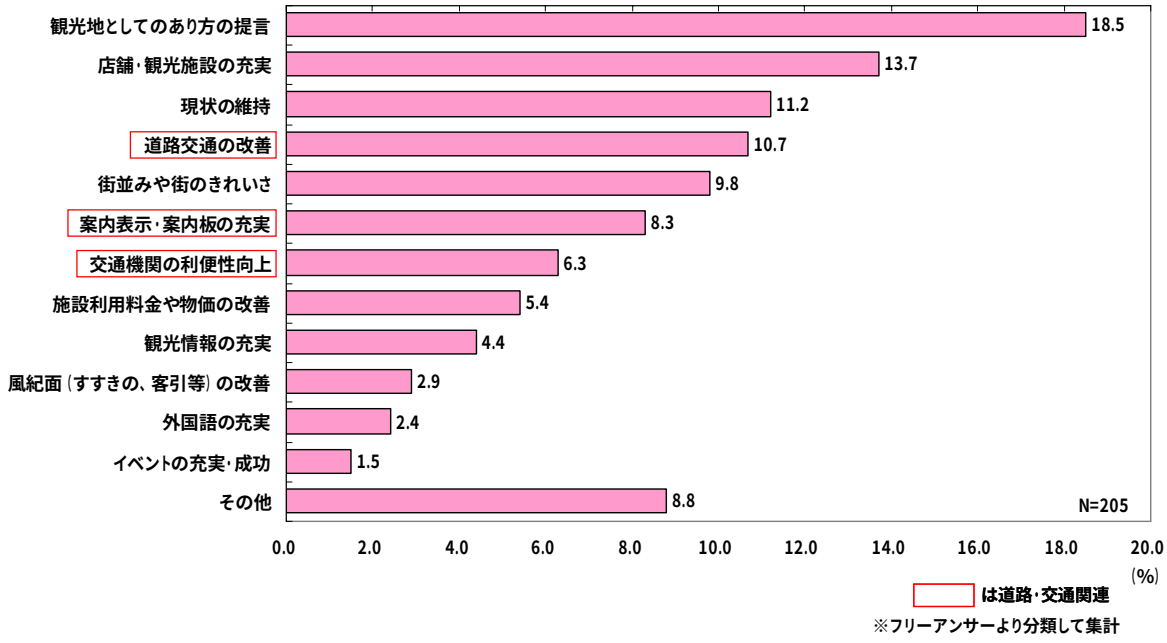

多い
満足派
少ない
観光施設（スポット）情報 37.2 55.8 6.6 0.5
お土産・ショッピング情報 24.7 62.8 11.6 1.0
飲食店や料理に関する情報 29.9 54.6 14.9 0.7
交通機関に対する情報 23.3 53.4 19.4 3.9
イベントに関する情報 13.1 51.3 30.6 5.0
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%
満足 やや満足 やや不満 不満
は道路・交通関連

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

◆来札者が札幌に望むこと

・「観光地としてのあり方の提言」に対する要望が最も高く１８．５%を占め、次いで、「店舗・観光施設の充実」、「道路交通の改善」、「街並みや街のきれいさ」に対する要望が強い。



※フリーアンサーより分類して集計

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月） 札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

◆来札客が札幌に望むこと（フリーアンサー） ※道路関係のみ抜粋

○道路交通の改善

・車の運転が荒いので、もう少しマナーを守って欲しい。
・一方通行しなくちゃいけない道が多く分かりづらいので、改善してほしい。
・渋滞を少なくしてほしい。
・道路、右折レーンを作ってほしい。

○交通機関の利便性の向上

・交通の利用法をもっと考えて欲しい。車がないとなかなか移動が不便。
・郊外に観光施設が多いため、交通手段が困る。
・バスの利便性を高めて欲しい。観光スポットを巡回するバスで一日乗り放題とか、１回１００円とかで。全国では、路線限定で１００円というのは結構ある。
・バスとか観光に行けるような交通の便が分かりやすく利用ができるようになれば良いかな。
・交通、特にバスの増便。
・空港からの電車賃を安くしてほしい。

○案内表示・案内板の充実

・案内板やサインが目立たなかったり、デザインが古いかも。
・時計台「あっち→」とか書いて欲しい。分かりません。
・札幌駅の南口の表示を、改札口を出る前に分かるように表示してほしい。
・初めての人でも車での移動がしやすいような標識があると良いです。
・駐車場所在地の案内と料金表。
・観光地の道路標示をわかりやすくしてほしい。
・外国人向けの表示をもっと増やして欲しい。

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H15年9月） 札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

来札者の満足度調査
（平成１６年・冬）

結果概要

1．調査概要

◆調査目的

来札者の受け入れ体制の現状･課題の把握し、集客交流促進施策の検討に必要な基礎データを収集することを目的。

◆アンケート実施概要

(1) 調査手法　；　市内主要観光施設での来場者に調査依頼し、自記式にて実施

(2) 調査地点　；　以下の5箇所にて実施

①雪まつり会場（大通公園西6丁目･臨時観光案内所）

②札幌時計台

③羊ヶ丘展望台

④藻岩山ロープウェイ展望台

⑤大倉山ジャンプ競技場

(3) 調査時期　；　平成16年2月7日（土）～8日（日）の2日間

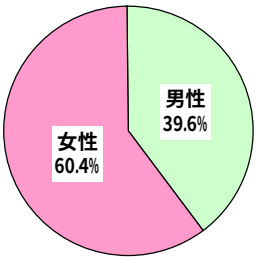
(4) 調査主体　；　札幌市観光振興課

(5) 回収状況　；　７１２サンプル

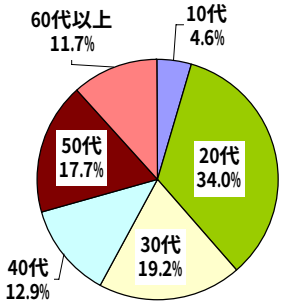
2．調査結果

◆回答者属性

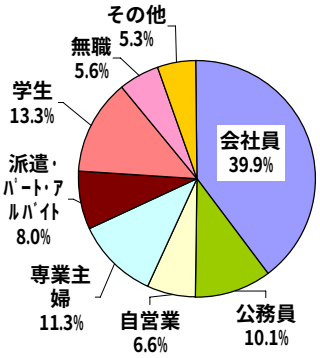
＜性別＞女性６割、男性４割



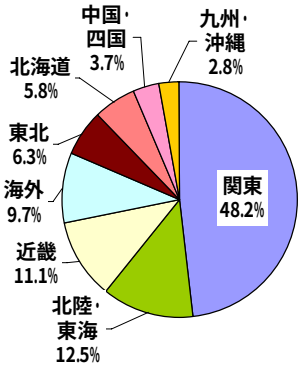
＜年齢＞２０代が３４%、高齢者（６０歳以上）は約１割。



＜職業＞会社員が４割と最多。



＜居住地＞関東が約５割と最多。

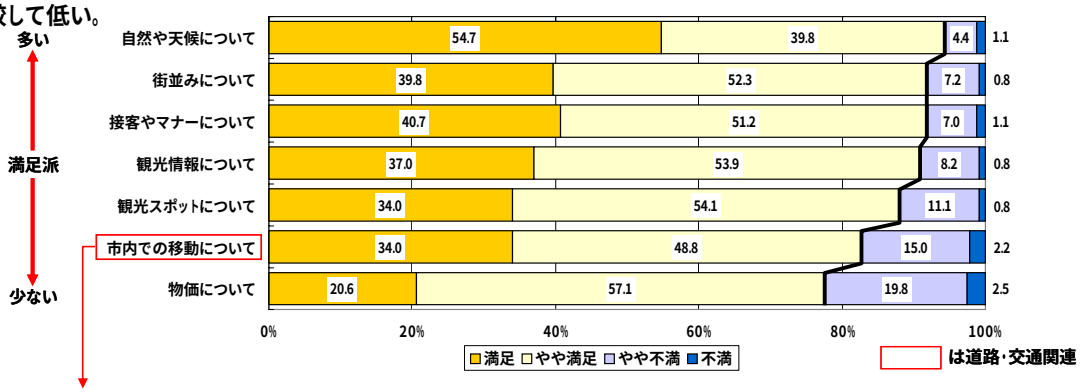


出典：「来札客の満足度調査報告書」（H16年3月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

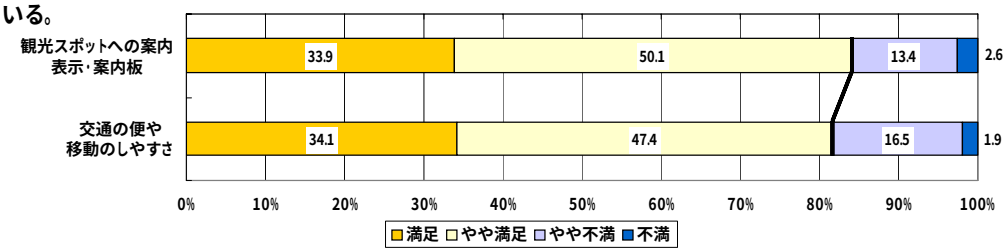
◆観光地としての満足度

・各分野とも、総じて満足度は高いが、「物価」、「市内での移動」といった道路・交通関連に対する満足度は他と比較して低い。



◆観光地としての満足度（市内での移動）

・「観光スポットへの案内表示・案内板」の満足派は８４%、「交通の便や移動のしやすさ」の満足派は８１．５%となっている。

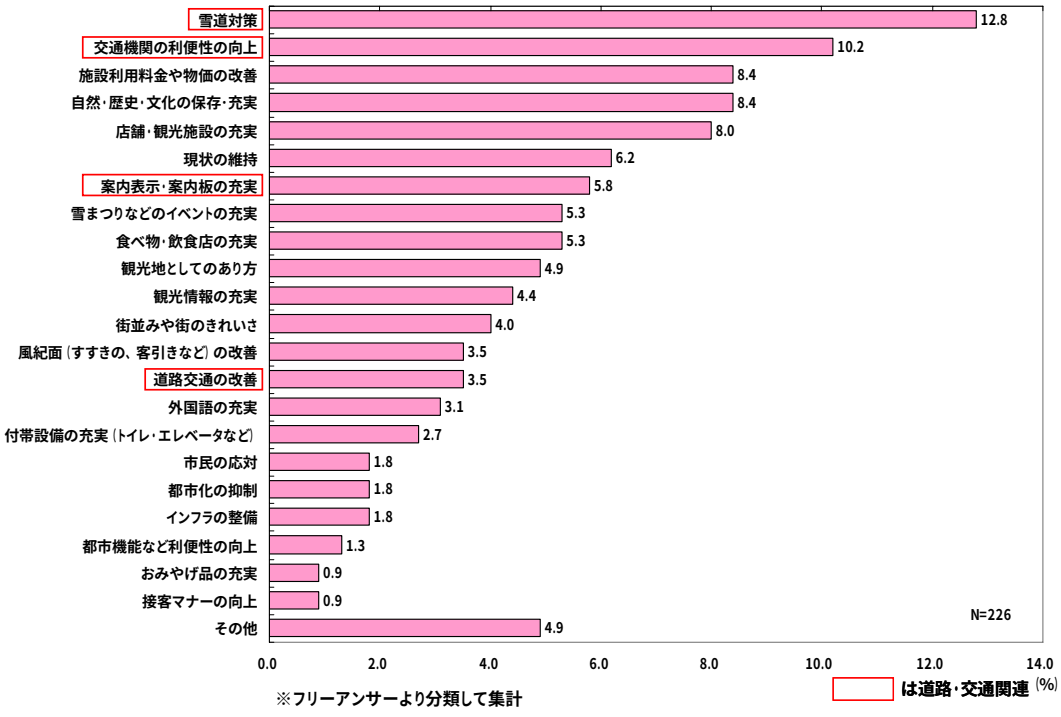


出典：「来札客の満足度調査報告書」（H16年3月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

◆来札者が札幌に望むこと

・「雪道対策」、「交通機関の利便性向上」など、道路や公共交通に対する要望が上位を占めている。



※フリーアンサーより分類して集計

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H16年3月） 札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

◆来札者が札幌に望むこと（フリーアンサー） ※道路関係のみ抜粋

○道路交通の改善

・車の交通ルールが悪く、ごく自然に横断歩道に止まっている車が多かったことがショックでした。
・交通マナーの改善。車が止まってくれなくて轢かれそう。
・道路が混んでいる。移動に時間がかかる。
・車のスピードが速すぎる。

○交通機関の利便性向上

・交通機関の利用案内をもっと詳細にしてほしい。
・地下鉄、市電の表示されている地図がほしい。できればバスも。公共交通を使いたい。
・地下鉄の地図がいろんな所に置いてあればいいと思います。○○へ行くには、○○線、○○駅下車と細かく書いてあれば最高です。
・観光施設を巡回するバスや定期観光バスの本数をもっと増やしてほしい。
・主な観光地に行く場合、あらかじめバスの料金などの提示をして欲しい。
・雪が影響しない公共交通をもっと増やしてほしい。
・交通機関同士の連帯がもっと良くなるといいと思う。
・他の都市への早くて安い交通手段。

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H16年3月） 札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

2．調査結果

◆来札者が札幌に望むこと（フリーアンサー）　※道路関係のみ抜粋

○案内表示・案内板の充実

・市内観光スポットへの案内板等がもっとたくさん細かくあると分かりやすいと思う。
・初めて来て道に迷ったことがあったので、案内表示を詳しく書いてほしい。
・雪まつり会場への案内を、もっと多く表示してほしいです。
・街路の街区名。歩行者の目で確認できる表示がない。
・案内板を観光客にわかりやすく道路に大きく表示してほしい。
・標識が分かりにくい。交差点等大きくしてほしい。

○雪道対策

・雪で滑るので歩道に滑らない工夫を増やしてほしい。
・雪道の歩きにくさ。もっと歩道の除雪をやってほしい。
・歩道の除雪がされている所とされていない所の差が大きく、段差が大きい。高齢者や障がい者が歩くのが大変だと思う。
・市内だけでも、道路をロードヒーティングにして道外の人間でも車で走りやすくしてほしい。

出典：「来札客の満足度調査報告書」（H16年3月）　札幌市経済局観光コンベンション部観光振興課

その他参考資料

ロードヒーティングについて ①

■札幌市における冬期路面管理手法の見直しについて

・札幌市では、スタッドレス化に伴う凍結路面対策の一つとして、急な坂道におけるロードヒーティングを整備してきました。
・しかしロードヒーティングは、毎年約１０億円の維持費（電気代）を要するほか、メンテナンスにかかる改修費も必要となり、今後、ピーク時には合計４０億円／年の費用が必要となります。
・そのため、冬期路面管理の連続性、均一性、管理コスト等を考慮し、縦断勾配６％以下の幹線系道路を対象に、ロードヒーティングから除排雪と凍結防止剤散布の併用による路面管理に順次変更しています。
・平成１７年度には新たに１５箇所のロードヒーティングを停止し、これまで延べ３５箇所を停止しました。

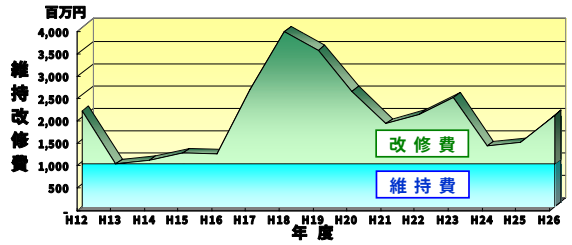


図　ロードヒーティングにかかる維持改修費の実績及び将来予測

	停止箇所数	道路延長（m）
平成14年度	8	595
平成15年度	10	598
平成16年度	2	132
平成17年度	15	1,169
計	35	2,494

表　ロードヒーティングの年度別停止箇所及び道路延長

写真　凍結防止剤散布後の状況

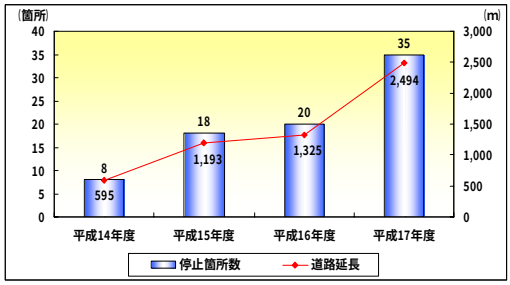


図　ロードヒーティング停止箇所及び道路延長の推移

ロードヒーティングについて ②

■ロードヒーティング停止の事後調査について

・札幌市では、ロードヒーティング停止区間において、新たな管理手法の客観的な検証を行う必要があることから、平成１４年度から車両の走行性・安全性に関する調査を継続的に実施しています。
・その結果、調査開始時からいずれも所要の水準が確保されており、車両の通行に際し、安全性・走行性が得られていることが明らかになりました。
・なお、平成１７年度も、新たに停止した１０区間について調査・検証を行っています。

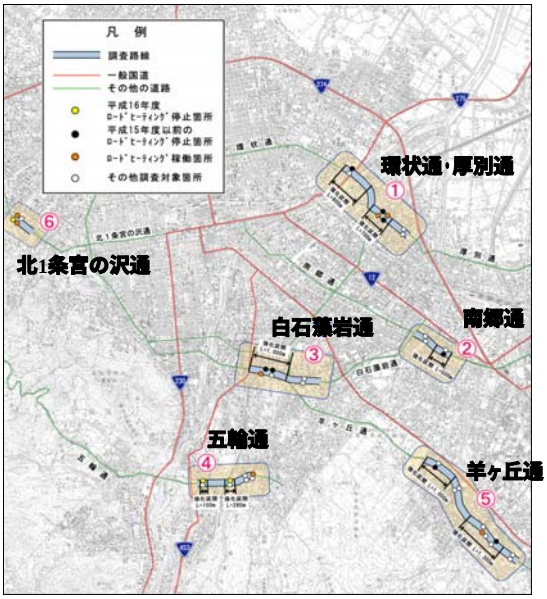


図　調査対象区間（平成16年度）

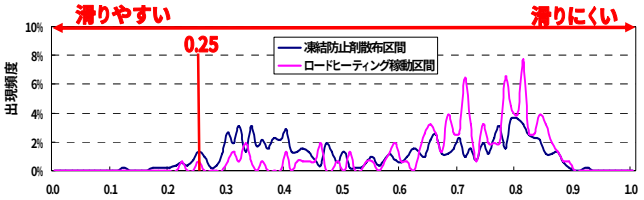


図　停止時のすべり摩擦係数の出現頻度(平成16年度調査)

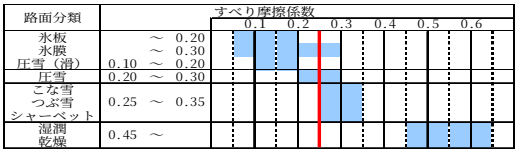


図　路面別すべり摩擦係数（資料：北海道開発土木研究所）

＜調査結果＞
・ロードヒーティング停止区間（凍結防止剤散布区間）の97%は、札幌市雪対策基本計画で目標とする路面管理基準（摩擦係数0.25以上）を満たしている。

走行時の安全性・走行性が確保！

CO_2削減に向けた札幌市の取り組み

■札幌市環境基本計画

・「世界に誇れる環境の街　環境文化都市さっぽろ」の実現に向け、市民、企業、行政の取り組みの基本的な指針を示した「札幌市環境基本計画」を策定しました。
・市民1人当たりのCO2排出量を、平成29年までに平成2年の水準よりも10%削減することを目標としております。
・交通関連では、低公害車の普及台数を、平成29年までに1万2千台とすることを目標としております。

実績値			目標値	
H2 （基準年）	H9	H12	H22	H29
5.50	5.98	5.87	5.17 （6%減）	4.95 （10%減）

表　市民1人当たりの二酸化炭素排出量（単位；tCO_2/人）

実績値		目標値	
H9	H15	H22	H29
128	2,224	7,600	12,000

表　低公害車普及台数（単位；台）

出典；札幌市環境基本計画

札幌市の道路行政における基本的姿勢 ①

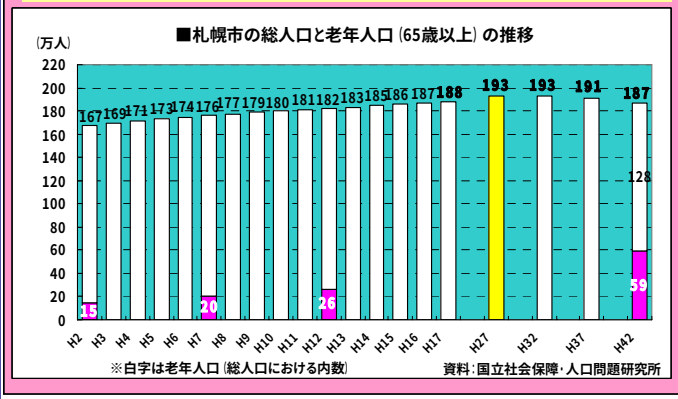
■社会情勢の変化に柔軟に対応する道路整備

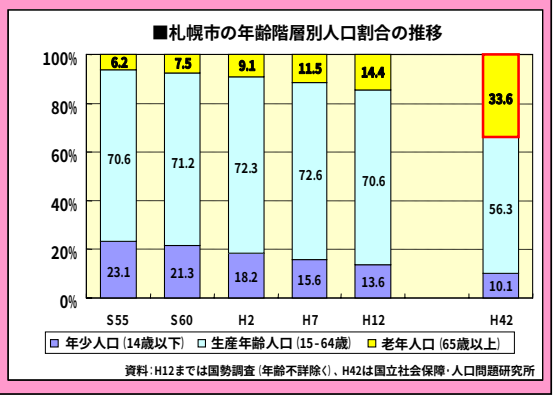
・札幌市は、これまで**急速な人口増加と市街地の拡大、市民活動の活発化**を続けて来ました。
・これに伴う自動車を中心とした**交通需要の増大に対応**するため、**ネットワークの拡充に重点**を置いた道路整備を行って来たところです。
・しかし、内外の社会情勢の変化に伴い**「成長拡大を続ける札幌市」から「安定成熟した札幌市」**への転換期を迎えており、**新たな価値観やニーズに立脚**した道路整備が必要となっています。

国立社会保障・人口問題研究所が行った将来人口推計 (H15.12推計)

◆札幌市の人口は、平成27年ごろまで増加を続け、ここをピークに減少して行きますが、その減少率は緩やかであり平成42年 においても平成16年と同程度の人口を維持することが予測されています。

◆将来においても、人口は現在とほぼ同数を維持しますが、高齢化がさらに進み全体の約1／3（59万人）が65歳以上となる見込みとされています。

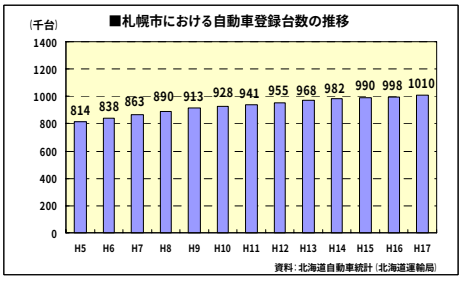


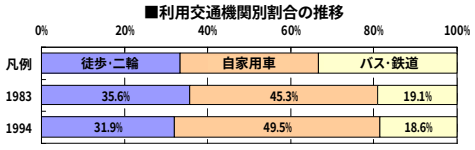


札幌市の道路行政における基本的姿勢 ②

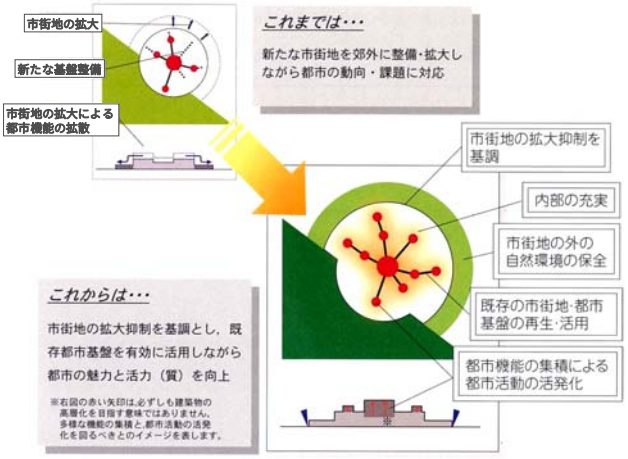
■効率的な都市形態・運営を支援する道路整備

・札幌市の人口は将来的にも現状を維持すること、自動車交通は一貫して増大を続けていること、高齢化がさらに進むことなどを考えると、道路整備はその**「質」の転換と共に適切な「量・サービス」の確保**が不可欠であり、限られた財源の中での**「選択と集中」**が重要となってきます。
・また、札幌市では社会情勢の変化を踏まえコンパクトで効率的な都市形態への移行と運営が求められており、道路行政もこれを支援する施策の展開が課題となってきます。





■市街地の拡大を抑制し、既存都市基盤を有効活用するコンパクトなまちづくりのイメージ



札幌市の緊急輸送道路及び橋梁の耐震補強について

・札幌市では、大規模な地震災害の発生に備え、道路橋の耐震補強を実施しています。
・現在、札幌市が管理する橋梁数は約1,100橋、うち、耐震補強を必要とする橋は100橋となっています。
・耐震補強は、落橋防止装置の設置又は耐震補強・落防工事のいずれかにより実施され、平成16年度末までに36橋の耐震補強を実施しました。平成17年度は、新たに7橋の整備を進めています。

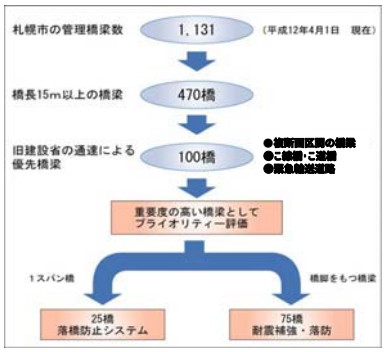
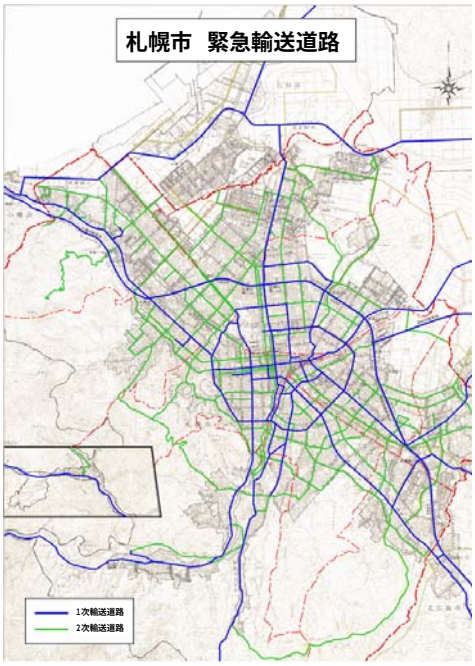


図　対象橋梁の選定の流れとその対応状況

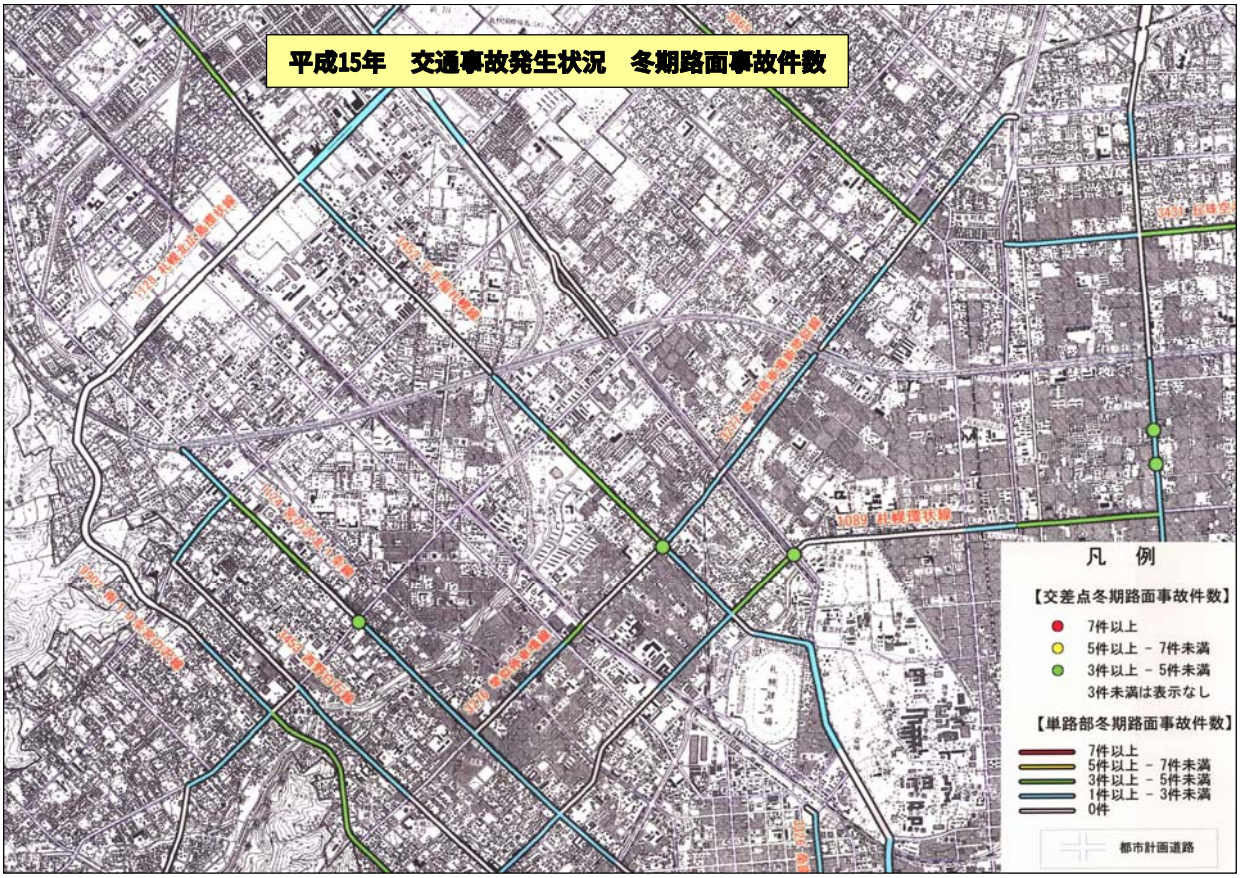


(高) 路線重要度 (低)	5	1次緊急輸送道路
	4	ご線橋等（JR幹線）
	3	2連携1環状1バイパス11放射道路（2次緊急輸送道路）
	2	その他の2次緊急輸送道路
	1	緊急輸送道路以外で代替性の高いルート

表　路線の重要度

種別		実施状況	
		実施状況	着手率
1スパン橋梁	総数	25	56%
	着手	14	
	未着手	11	
橋脚をもつ橋梁	総数	75	29%
	着手	22	
	未着手	53	
計	総数	100	36%
	着手	36	
	未着手	64	

表　1次選定による抽出橋梁の耐震補強状況　（平成16年度末）



凍結防止剤について

■環境にやさしい凍結防止剤ＣＭＡについて

札幌市が冬期道路の凍結防止剤として使用してきたＣＭＡ（カルシウム・マグネシウム・アセテート）は、以下の点で環境にやさしい特性を持っています。

- 低腐食性　：水道水とほぼ同じ程度しか錆を生じさせないため、車体を傷めない。
- 鉄筋コンクリートにも安全：鉄筋に錆を生じさせない。
- 防食剤としても最適　：塩素の腐食を低減する。
- 環境にやさしい　：毒性が低く生物分解し、土壌に蓄積しない。
  動植物に対する影響が極めて小さい。
- 残留効果　：散布回数を減らすことができる。
- 多角的利用　：そのまま使用することはもちろん、塩や砂との混合、液体としての使用も可能であり、ブラックアイスバーン時の即効性を上げるため、塩化物系との混合で使用している。

平成16年度実績：全体量のうちＣＭＡの占める割合は約２０％である。

ＣＭＡ（球状）

散布状況

関係機関の連絡会や協議会などの主な事例

名　称	構　成	目　　的
北海道幹線道路協議会	北海道開発局・北海道・東日本高速道路(株)北海道支社･札幌市	北海道における道路整備の計画･実施についての総合的な調整、及び技術的課題の調査研究等、北海道の道路整備の効果的な推進を目指す。
北海道渋滞対策協議会	北海道開発局・北海道警察本部・北海道運輸局・北海道・東日本高速道路(株)北海道支社・札幌市	北海道における道路交通渋滞の解消のため、その対策の検討調整を行い実行計画の策定及び事業の効果的な推進を図る。
パーソントリップ調査検討会	北海道大学・北海道開発局・北海道・札幌市	道央圏の将来的な交通体系を検討するため、第 4 回パーソントリップ調査の実施に向けた準備及び調査を行う。
北海道電線類地中化協議会	北海道開発局･北海道経済産業局･北海道総合通信局･北海道警察本部・北海道･札幌市・電線管理者	北海道における安全で快適な交通の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等及び電気通信事業の健全な発展の観点から、電線類の地中化を促進するための方策を広い視野から検討及び調整し、電線類の地中化の計画的かつ円滑な推進を図る。
札幌市道路・河川、鉄道交差連絡協議会	北海道旅客鉄道(株)・札幌市	札幌市の管理する道路及び河川と北海道旅客鉄道(株)の管理する鉄道との交差について改良計画を策定し、その推進を図る。
ＪＲ白石駅周辺地区整備連絡協議会	北海道警察本部・白石警察署・北海道旅客鉄道㈱・北海道中央バス㈱・ジェイ・アール北海道バス㈱･(社)札幌ハイヤー協会・札幌市身体障害者福祉協会・白石駅周辺まちづくり協議会・北白石連合町内会・白石地区連合町内会・札幌市	ＪＲ白石駅周辺地区における交通結節点機能の向上を目的とした基本的な整備計画等について連絡調整を行い、事業の効率的な推進を図る。
地区除雪連絡協議会	札幌市・道路除雪業務受託者・市民（住民組織の代表）	札幌市の雪対策を合理的に推進するため、市、道路除雪業務受託者及び市民が連携し、協力し、地区に密着した効率的な道路除雪を行う。

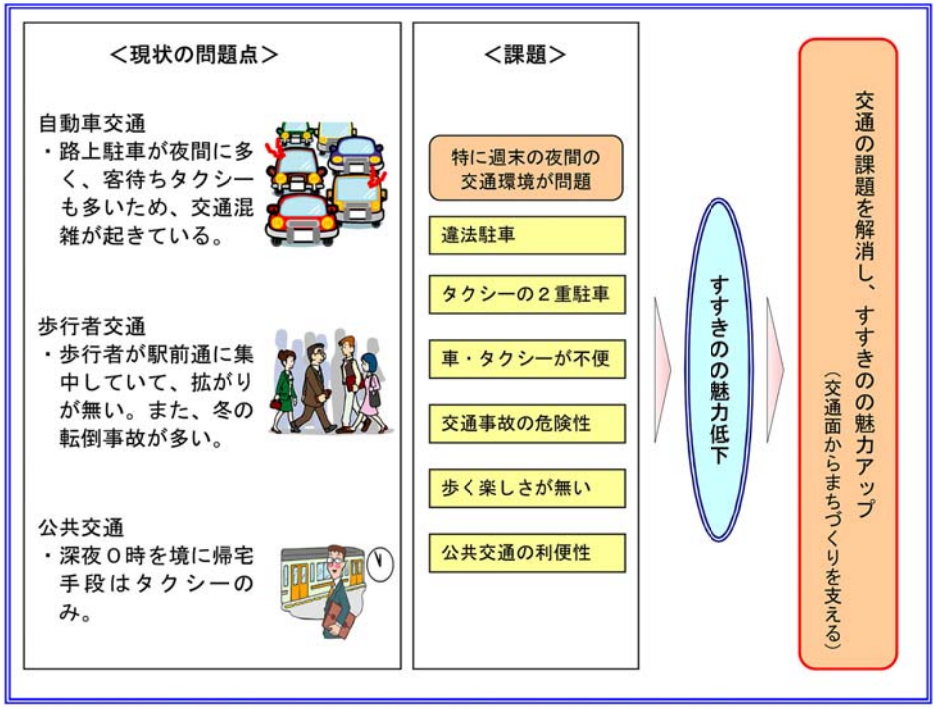
健全で魅力あふれる繁華街・歓楽街の再生　～ 歩行者優先の道路空間整備と違法駐車対策 ～

都市再生プロジェクト「防犯とまちづくりの連携協働：すすきの地区」に向けた取り組み

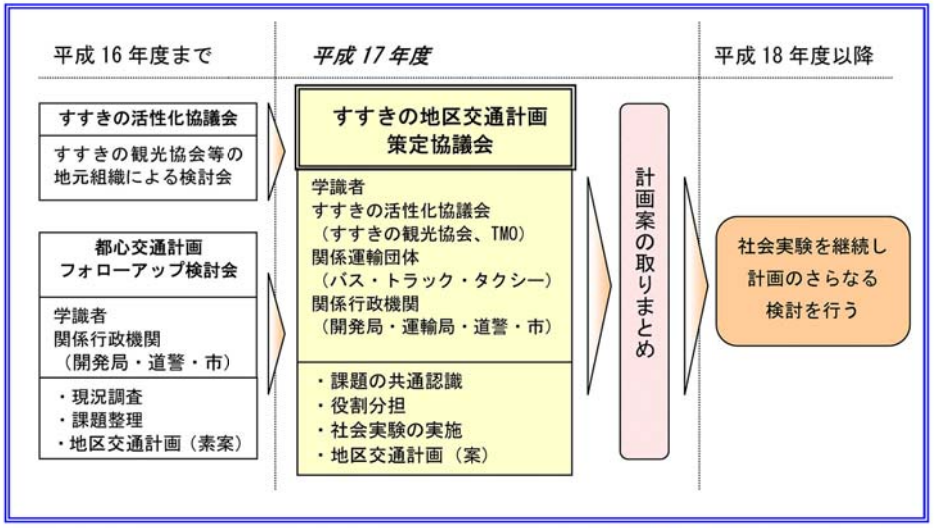
■平成 17 年 6 月、国は「防犯対策等とまちづくりの連携協働による都市の安全・安心の再構築」を第９次の都市再生プロジェクトとして決定、そのモデル地区として「すすきの地区」を指定。

■すすきのにおける自動車面、歩行者面、公共交通面での問題点と課題を解決し、人々が集うまちづくりの中心施策として「すすきの地区交通計画策定協議会」を中心に据えた官民協働による安心・安全で魅力あるすすきのにおける交通のあり方を検討。

●すすきのの中心街区における交通課題



●すすきの地区交通計画の検討の進め方



夜のすすきの

快適なタクシー利用のイメージ

定山渓地区のまちづくりに向けた取り組みについて

札幌市南区の定山渓地区は、道内でも有数の温泉街を抱え都市型の観光保養地としてその地位を確立しているが、近年の社会情勢の変化に対応した新たなまちづくりが求められており、特にみちづくりの面からまちの活性化を支援することが期待されている。

■定山渓地区の問題と課題

【社会情勢面の問題】
・景気の低迷による観光入込み数の減少
・保養所の撤退などによる中心部の空洞化

【社会情勢面の課題】
・都市型温泉地としての優位性を最大限に活用した新たなまちの魅力付けが必要

【道路交通面の問題】
・国道 230 号の拡幅計画やロードヒーティングの改修計画、駐車場不足など

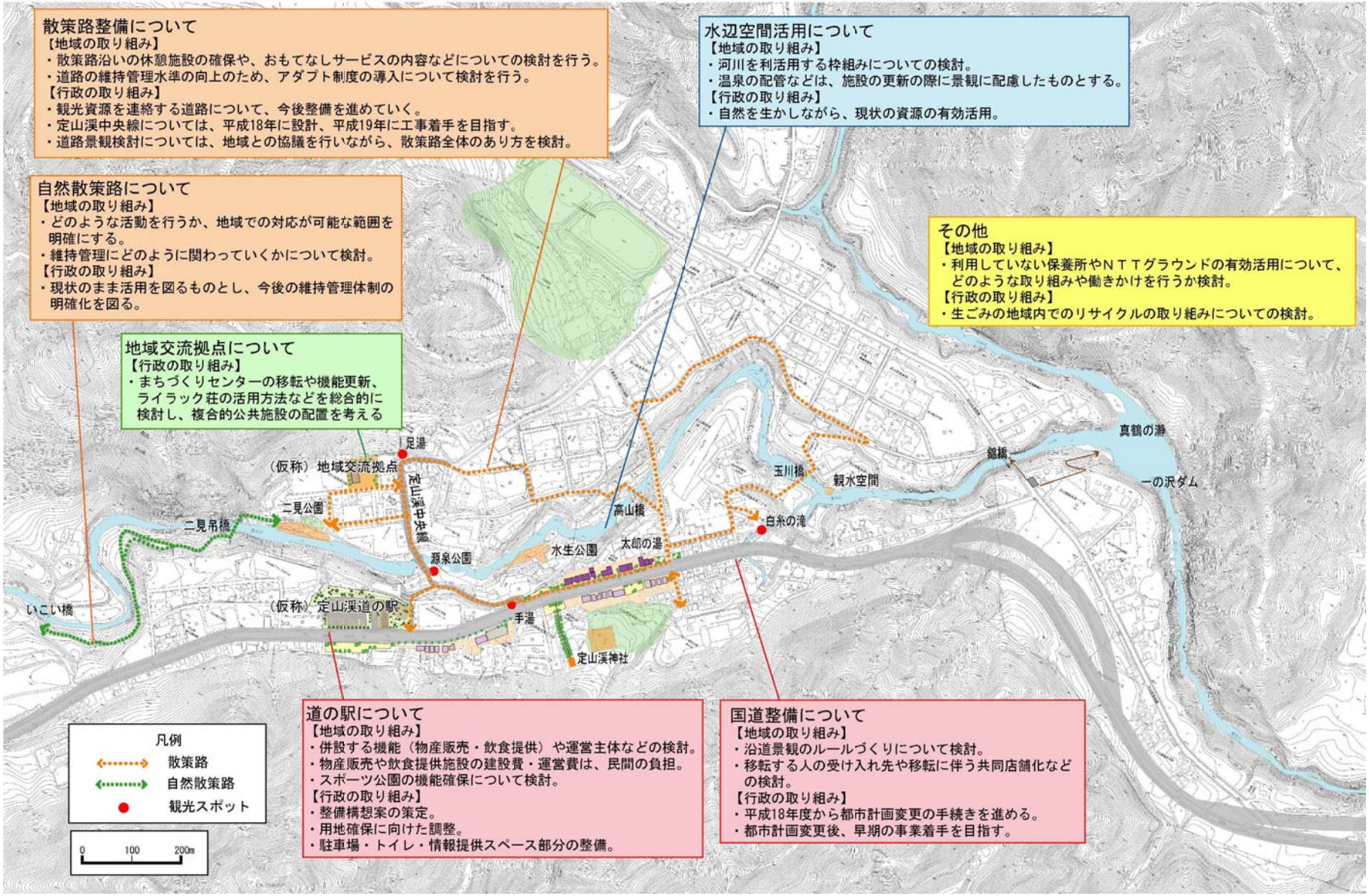
【道路交通面の課題】
・まちづくりの方向性と整合性を図った検討の必要性

定山渓地区まちづくり計画の策定と推進

【まちづくり計画における具体的な検討事項】
・国道 230 号の線形・幅員の検討
・国道拡幅後の沿道土地利用計画、景観検討
・ウェルカムゾーンの機能と事業手法
・遊歩道ルートの設定と事業手法
・定山渓中央線ロードヒーティング改修
・水辺空間活用、河川の景観形成
・事業化に向けたプログラム

定山渓地区のまちづくりのシンボルとなる「定山源泉公園」

定山渓地区まちづくり計画（案）　検討平面図



第１回
今後の道路整備の方向性に関する検討委員会

日　時　　平成17年10月11日（火）10：00～12：00

＜　議　事　要　旨　＞

次　　第

１．開　　会

２．委員紹介

３．委員長選出

４．議　　事
(1) 委員会設置の目的と進め方について
(2) これまでの道路整備について
(3) アンケートの実施について

５．そ の 他

１．開会

２．委員紹介

●事務局より各委員の紹介

３．委員長選出

●事務局より設置要綱について説明

●設置要綱に基づき、北海道大学大学院工学研究科助教授 高野伸栄氏を委員長に選出

４．議事

４－１．委員会設置の目的と進め方について

●委員会の設置目的・進め方について事務局より説明

○札幌の場合は、集客交流都市ということを宣言している。ぜひ来札者ニーズを加えていただきたい。

４－２．これまでの道路整備について

●これまでの道路整備について事務局より説明

●各委員からの意見等

＜まちづくり・住民参加＞

○花植など市民が自発的に活動をしたいと思った場合、その窓口がわかるような広報をした方がいいのでは？

＜歩道・生活道路＞

○ドイツでは、交通量が少ない道路を歩行者優先にして、道路の有効活用を図っている。車のスピードを7km/hに制限し、車と歩行者がお互いに意識しながら共存を図っている。札幌市においても、こうしたドイツの事例を参考にしてはどうか？

○エリアを決めて実験的に実施してみるのも良い。札幌市では、国の補助を受けあんしん歩行エリアの整備を 9 地区で限定実施しているが、その他の地区においても札幌市が先導して検討して頂きたい。

○日本の安全の考え方は、自己責任という考えが余りなかった。その結果、行政としては歩道と車道を分けて、車道を歩いて事故にあった場合はその人に責任があるという対応をとろうとしていた。事故に対する責任の違い、文化的な違いを考えていかないといけない。

＜自転車＞

○自転車はどこ走ったらいいか迷う。交通手段としての自転車の位置付けをはっきりする必要があると思う。

○自転車道は、郊外部の自転車専用道路と、都心部の自転車・歩行者道がある。この自転車・歩行者道でないところは、法律的には自転車は車道を走らなくてはいけないが走りにくいため、実際は歩道を走っているのが現状。

○自転車の走行は、歩道か車道かという二者択一ではなく、安全性を考慮しその場所・場所で決めなければならないと思う。ミュンヘンでは、この場所では歩道を、ここでは車道をというように分担している。安全・スムーズに走れる自転車道の整備は、道路の使い方の中で考える必要が出てくるのではないかと思う。
○デンマークでは車道を走行するのが一般的。札幌とでは意識が違うので、その辺をもう一度考え、自転車はどちらを走行すべきか検討する必要はある。また、公共交通機関に自転車を乗り入れるような仕組みも検討しては？
○都心部では、バス停付近に多くの自転車が駐輪している。バス事業者としては、バス停周辺の駐輪対策が必要と感じている。
○交通の円滑化という視点では、違法駐車対策、荷さばきが重要。駐車している車や荷さばきしている車が無秩序になると、当初思っている理想的な車の流れや道路の使い方ができない。法律では荷さばき時間を5分と定めているが、こうした現状を踏まえ、駐車禁止にすべきかどうかを含めたまちづくりを考えなければならない。

＜除雪・雪＞
○除雪については、市民とのルールづくりについてモデル地区を選定して検討している。
○例えば市内の公園に融雪溝を作るなど、長期的な雪対策が必要。
○除雪は札幌市の永遠の課題である。他の予算が削減されていく中、除雪費は少しずつ増えている。融雪溝を作るには多大なお金が必要となる。現実的には、機械で除雪、排雪するのが一番安い。
○コスト削減のためにロードヒーティングの中止はやむを得ないが、本当にやめてよかったのかどうか、今後の道路維持管理のあり方としてしっかり評価しておくべきではないか。

＜渋滞＞
○駅前通りは、駐車禁止地域にもかかわらず駐車しているためスムーズに動けない。もう一つは信号の連結が問題となっている。そのため、創成川のアンダーパスで先詰まり渋滞が発生している。
○特に冬期はどうしても幅員が狭くなるため、交通容量が減ってしまう。感知器を使って車の様子を見ながらネットワークを組んでいるが、全てをスムーズに流すのは難しい。
○道路と信号は一体に考え行かないといけない。
○歩車分離の信号機は交通事故防止にもなり良い。交差点での渋滞もかなり緩和していると思うので、本当に必要なところには優先的に整備してほしい。
○歩車分離の信号により失敗した例もある。三越や丸井周辺で設置しているが、少し流れが悪くなったというバス事業者の声もある。今後、バランスを考えて実施すべき。

４－３．アンケートの実施について
●２月に実施したアンケート結果、今回実施するアンケート案について事務局より説明
●各委員からの意見等
○60歳以上を対象とした補足アンケートですが、老人福祉センターでは難しいのでは。町内会を通じて実施してはどうか。また、障がいのある方のニーズを把握していないというのが気がかりなので、目の御不自由な方、車いすの方にもアンケートを実施してほしい。
○冬期アンケートで、ある程度の結果は把握できる。もし、アンケートを実施するのであれば、来札者という観点でアンケートを実施すべきでは。

○道外客を対象とするなら、設問の工夫が必要である。障がいのある方は、札幌市のバリアフリー基本構想を策定する際に相当意見を聞く場を持ったり、アンケートを実施しているので、それで反映できていると考えている。
○来訪者アンケートは、インターネットではなく、今来ている人に直接聞く、北海道から帰ってきた人に聞くというのが一番いいと思う。
○アンケートは二つの方法があると思う。被験者の回答を事前に予測して検証するタイプ、もう一つは、何もわかっていない中で手がかりを模索するタイプの2つ。冬期アンケートは、前者であるので、もし、夏期に実施するのであれば後者の切り口で実施すべき。大事なことは、今後の10年後、20年後、30年後の札幌市の道路整備について、今何に手を打たなければいけないのかということを考えるべき。そのための情報やキーワードを入手するためのアンケートであれば賛成する。
○冬期調査の結果はかなり偏っていたため、この結果だけで市民のニーズを判断するのは不充分である。
○ヤフーの調査は瞬時に安価にできるため、その前後比較を含めて実施したいと考えている。来外者については、全国的なモニターに対して調査を検討したい。障がいのある方は、できる範囲で聞き取ることを検討する。
○冬期と同じ内容ではなく、夏は夏の課題を取り出して実施したほうが良いのでは。夏として聞きたい部分を詳細に聞いてみるなど。

第２回
今後の道路整備の方向性に関する検討委員会

日　時　　平成17年12月27日（火）9：30～11：30

次　　第

１．開　　会

２．議　　事

(1) 第１回検討委員会での御意見とその対応

(2) 各種調査結果について

・６０歳以上の市民アンケート調査結果について

・障がい者団体によるフィールドチェック結果について

・来札者の満足度調査結果について

(3) 道路整備に対するニーズのまとめ

(4) これまでの道路整備に対する評価

(5) 問題・課題の整理（案）

３．そ の 他

議　事　要　旨

１．全体を通して

◆雪問題について

・雪に関する問題・課題が明示されていない。問題・課題の整理として必要では。
・ロードヒーティングについて、入っている所と入っていないところがあるが、その理由が市民には伝わっていない。どのような基準で判断しているのか情報開示してほしい。
・ロードヒーティングを止められたバス路線が相当数あり、その影響について乗務員の聞き取りを実施する予定である。こうした意見も参考に、必要な箇所は復活させるなど事後評価を実施してほしい。
・雪問題については、広報さっぽろ等を利用してお知らせしている。ロードヒーティングを中止した箇所では、融雪剤をまいたり除排雪を強化し、ロードヒーティング区間と同じ感じで通行できるように努めているが、もう少し市民に分かりやすく情報提供できるような工夫が必要であると認識している。

◆事業の評価について

・電柱の地中化率は、整備の割合が進んでいるかどうかはわかるが、他の事業はそこが抜けている。個別事業の前後で満足度が上がったというのは分かるが、市の全体的なレベルがどうなったのかが分からない事業もある。

◆今後の道路整備の方向性について

・人と車が今後 10 年後、20 年後、30 年後どうなっていくのかをある程度予測しながら今後の道路行政の方向性を考えるべき。
・今後の道路整備の方向性を検討するにあたり、総合的なテーマを設定したい。

２．問題・課題の整理（案）について

◆問題・課題のテーマ設定

・６つのテーマで問題・課題を整理しているが、どうしても来札者のことが気になる。６つのテーマを市民と来札者に分けて議論すべきか、来札者というテーマを別に立てるのか、その辺りを整理する必要があるのでは。
・来札者という特有の課題として別項目を立てたほうが分かり易いのでは

◆交通円滑化

・この書きぶりだと「まだまだ道路整備は必要です」というふうにも読み取れるので表現の工夫が必要では。観光バスなどが自由に走行ルートを選択できるような仕組みなど、ハード整備とは異なる対策もあるのでは。
・夏と冬では、渋滞に対する満足度の質が異なると思う。冬の場合、目的地までの残り時間などが気になるので、そういう情報を知ることができれば納得する市民は多いのでは。そういう意味では適切な道路情報の提供が重要になる。
・バス事業者や地下鉄の市営交通など、各事業者間の連携、協力体制づくりが重要。
・流雪溝の整備延長が増えている。倶知安町では、商店街の方やガソリンスタンドでは利用してが、

個人では利用しなくなってきている。特にお年寄りは大変。今後、高齢化が進み、流雪溝を利用せず雪が残ってしまうのでは。
→地域が一帯的に利用してくれれば効果は非常に高いが、非協力的な方への強制力は行政にはない。

◆安心・安全

・安心・安全な歩行空間は、雪道と夏では環境が異なる。雪道は安定が悪く歩きづらいので、安心・安全に歩けるような工夫・対策が必要。
・車と自転車と歩行者をきちっと分離することが重要であることは明らかだが、簡単に道路や歩道を拡幅できるものではない。短期的には、利用者への情報提供・PR を、中期的には道路整備を考えなければならない。
・看板、自動販売機などを歩道に極力置かないようにできれば空間を確保できる。そのためには、地域の住民・企業との協力が必要。
・自転車の乗り方、ルール、マナーといった教育が必要。
・最近、自然災害が増えているので、防災・減災対策についても触れてほしい。

◆環境

・京都議定書のことが書いてあるが、札幌市としての具体的な目標がわかるような表現に工夫すべきでは。
・札幌らしい街路樹の選定をお願いしたい。アカウンタビリティという観点からもその選定プロセスを説明して欲しい。街路樹の説明看板を付けてほしい。

◆まちづくり

・「交通結節点の整備に対する満足度は高く・・」とあるが、既に整備したところに対し満足度が高いのは当たり前。一方、60 歳以上の市民アンケートでは、「公共交通機関のスムーズな乗り継ぎ」に対するニーズが高い。これらを踏まえた問題・課題の整理が不充分では。
・事業の早い段階から市民が参加できる検討の場をたくさん作って欲しい。
・アダプトプログラムについて初めて知った。今後、参加団体を増やすような PR、仕組みづくりを行い、市民と一体となってまちづくりができるような環境づくりが必要。

◆公共交通支援

・例えば JR 札幌駅などは、地下鉄への案内が相当分かりづらい。道路行政として対応していくのか
→道路行政のみならず、交通事業者の方も経営戦略が必要。雪祭りに合わせ、駅名にイニシャル表示・番号表示を行う予定である。
・公共交通の利用案内は、外国人にやさしい案内というよりも普段利用している自分たちでも分かりにくい部分がたくさんある。地下鉄、バス事業者それぞれに乗り方のルール・方式が異なり、外国人のみならず市民にとっても分かりづらい面がある。事業者間の連携を図りながら、利用しやすい公共交通利用のルールづくりが必要。
→毎年、そのような認識は強く持っているが、財政的な事情、過去の慣習など事業者の様々な事情があり難しいのが現状。出来る部分は徐々にやっている。
・「駐輪場整備が進められているが市民満足度は低い」とあるが、評価では、「乗り継ぎ目的の自転車利用者が増加」と記述してある。文章の整合を図るべきでは。

・「利便性向上」とあるが、本当に何がネックになっているのかを議論すべき。個人的にはハード的な問題ではなく、ソフト的な問題だと思う。
・来札者のレンタカー利用が増えているがそれでいいのか。公共交通の利用促進を図るような施策を行うべきでは。
・バスや地下鉄に乗っている時に、例えば「○に行くにはここから地下鉄に乗って下さい」というようなインフォメーションがあれば利用しやすくなるのでは

◆その他

・道路工事のうち、かなりの部分は水道、下水道、ガスなど道路そのものの工事ではないが、そのことについて多くの市民は理解していない。アカウンタビリティという観点からも、市民への広報・PR は今後の大きな課題である。
・財政難であることを市民に説明するしかない。
→お金がない訳ではなく、お金がかかることがいろいろあるということ。どういうお金がいつの時期にかかるのかというのを提示していかなければならない。
・優先順位を決め情報公開を行い、市民に納得してもらうことが大事。

第３回
今後の道路整備の方向性に関する検討委員会

日　時　　平成18年2月23日（木）13：30～15：30

次　　第

１．開　　会

２．議　　事

(1) 第２回検討委員会でのご意見とその対応
(2) 現状の評価と今後の方向性
(3) 市民ニーズから見た今後の道路整備におけるテーマ・方向性（案）
(4) 道路整備の方策と具体的な施策例

３．その他

今後の予定について

４．閉　　会

議　事　要　旨

１．第２回委員会の対応資料について

◆ロードヒーティングについて

・ロードヒーティング停止後の事故データを入れた方が、より安全性の精度が上がると思う。
　→事故データは道警にあるので確認・検討します。
　→データは参考資料として扱う。
・今年はじめて、下り坂２箇所のロードヒーティングを停止した。明日、関係機関を交え、ロードヒーティング停止箇所の現場検証を行う予定。
・摩擦係数の 0.25 という基準は坂道での基準か？確認して欲しい。平坦な道路も含めた一般的な基準のような気がする。
・凍結防止剤撒布による環境への影響を資料に盛り込んでは？
　→分かり易い資料を追加する。
・ドライバー・歩行者・自転車の心理学的な要素を踏まえた道路整備の方向性を考えないといけない。

◆CO2 削減に向けた札幌市の取り組みについて

・平成 29 年には基準年（平成 2 年）の 10%削減を目標としているが、この 10%の根拠を教えて欲しい。10%は低いのでは？公共交通の利便性を高くして、公共交通の利用促進を図ることにより、この数値を上げられるような気がする。
　→10%は決して低い目標値ではない。非常に厳しい目標である。

◆札幌市の道路行政における基本的姿勢

・「利用交通機関別割合の推移」のグラフ、2015 の推計値は報告書に出さない方が良いのでは？これまでの実績値だけのほうが良いのでは？「個人輸送機関」、「大量輸送機関」の表現が分かりづらい。

◆札幌市の緊急輸送道路及び橋梁の耐震補強について

・どの位の震度で大丈夫という分かり易い基準はあるのか？
　→阪神大震災規模の地震に耐えられるような補強をしている。

２．現状の評価と今後の方向性について

◆交通円滑化

・「関係機関との綿密な連携・・」について、開発局、道など他の行政機関との連携を密にし、行政の枠を取り払った検討が必要。また、道路だけではなく JR、バス、地下鉄、市電など公共交通サービスを含めた全体の検討が必要。
・「綿密な連携を図りながら・・」について、情報の共有化が必要。既に連絡協議会を立ち上げている。
　→こうした事例を参考資料として掲載する

◆道路行政マネジメント

・経済効率性２つ。道路が地域経済にどう寄与するか？いかに安く建設するか？今後、建設から維持へシフトしていくなか、アセットマネジメントの考え方が重要。

３．市民ニーズから見た今後の道路整備におけるテーマ・方向性（案）について

・テーマが印象に残らない。キーワードがない。「住んで良し、訪れて良いまちづくり、道づくり」、「ホスピタリティ表現」がキーワード。ホスピタリティをどう表現していくか？　キーワードは「道」を表現すること。道路を作っていく上で行政は何を表現するのか？　簡単に言えば、利用者に対するサービス精神あふれる道づくり、ハード優先主義からソフト優先主義へシフト。

・「まち」という表現が抽象的でわかりずらい。道路を「みち」の表現しては？

４．道路整備方策と道路利用者ニーズの関係

・ニーズを市民（60 歳以上・未満）、来札者に分ける必要はないのでは？

５．報告書の取り扱いイメージ

・報告書のポイントは６つ。読みやすい、分かり易い、楽しい、サプライズがある、覚えやすい、短い。

第４回
今後の道路整備の方向性に関する検討委員会

日　時　　平成18年3月31日（金）10：00～11：30

次　　第

１．開会

２．議事
(1)第３回検討委員会でのご意見とその対応
(2)まとめ
・委員会の経過と主なご意見
・市民ニーズから見た今後の道路整備におけるテーマ･方向性(案)
・報告書(案)について

３．これまでの検討委員会を通じて各委員からの感想

４．閉会

議　事　要　旨

１．全体を通して

◆融雪剤（ＣＭＡ）などについて

・環境にやさしいＣＭＡを今後増やす傾向にあるといったことを触れると、市民は安心するのではないか。
　→ＣＭＡは非常に高価であり、現状の使用量が最大と考えている。
　→現状の融雪剤散布において、懸念された下水処理場への影響や街路樹への影響は出ていない。よって、諸外国で行っている中和剤の散布は行っていない。
・環境に良いものを使っていくということは、札幌市が環境に配慮している都市ということでアピールしても良い。
・歩道上の滑り止め用の砂はどうやって清掃するのか。
　→目立つところは（人力で）清掃をしている。

◆新しいテーマ及びテーマが意図する「想いが伝わる」について

・具体化していく手段が十分かどうかの懸念があるが、非常に新鮮で良いテーマとなった。
・テーマは良いと考える。情報公開は一方的な発信で終わることが多いので、市民との双方向での情報交換ができる仕組みができれば良い。
・札幌市には、市民の問い合わせや苦情を受けるセンターがあったと思うが、苦情についてはどう処理しているのか。
　→苦情等は集計して関係部局に送られてくる。それをもとに今後の施策に反映するシステムづくりをしている。また、公表もしている。
・すすきの地区と定山渓地区での取り組みについてはもっと詳しいものにしたほうがいい。
・「伝え方・つなげ方」のところに関係機関との連携体制についての文言を入れた方が良い。
・道路整備について、国内外の事例とか雰囲気が伝わるイラストや写真があった方が、見た人のイメージがしやすく内容が伝わりやすい。こういうやり方があるとか、これもいいなという写真を入れても良い。
　→例えば、安心歩行エリアで住民とワークショップをしたり、まち歩きをしたりした時の写真があるので入れたい。）
・安心歩行エリアについては、概念図やイラストを入れていただきたい。

◆道を利用するルールについて

・自分の立場からみると、「円滑」に関する部分が少し足りないと思う。歩行者や自転車なども含め、道を利用する側の心構え、ルール、責務といったものをもう少し入れても良いと思うが、全体として良い内容にまとまっている。
・法律ではない使う側のルールをもう少し入れ込んだ方が良い。

◆本報告の公開・提示方法について

・本報告の配布先はどこか。簡潔なものをいろいろなところに配布してほしい。町内会にも配ってほしい。
・まずは見やすいものを作成し、特に小中学校に配ってはどうか。

・本当に理想のイラストを全面に出して、将来の道路像としてできるできないは別にしても、そういうイラストを使うことによって、イメージ的にアップするというのも非常にいいことだなと思う。スピードが出せないような道路構造などの広報もやっていけば、非常にＰＲアップになる。

◆その他

・市民向けのところには、やっぱりマナーを守ってくださいみたいなことを、強く思いを伝えていいのではないかと思う。公共交通の利便性も向上はしているので、しっかり使ってほしいということを言ってもいいかなと思う。
・インフラに関する説明、取扱説明書みたいなものを利用者というか市民に向けて作るべき。どうしてこういうふうになっているのかとか、そういうことがなかなかわからないので、その辺は想いを伝えるという部分なので、行政もその辺が重要だと考える。

３．これまでの検討委員会を通じた各委員からの感想

・民間の方がこれほど多い会議は初めてであり、それらの方々の話が聞けて非常に良かった。
・個人的にも非常に勉強になる会議であった。情報の共有化は非常に重要である。
・各委員の方々が出された意見だとか、非常に勉強になった。特に市民アンケートの結果などは、我々の生活の上で非常に参考になるし、いい経験をさせてもらった。今後は、全体を通した道路を中心とした交通体系のあり方みたいなものの検討をしていかなければならない。
・市民は道には興味ないが、道の駅には興味がある。先ほどの定山渓の地域づくりのレポートを見ていると、道の駅構想があるというふうに書かれていたので、これは千載一遇のチャンスだなと思う。つまりこの定山渓での道の駅づくりにおいて、札幌市民の道とか道の駅に対する興味、関心を喚起させるということは、道とは何ぞやということを市民の方々に考えていただけるいいチャンスである。道の駅は、一般の札幌市民の意見もきちんと聞きながら、あるいは巻き込みながらつくってほしい。
・車主体である道路から、人をどのように道路の中で生かしていけるかといったことを非常に強く感じた。行政だけにまかせず、行政と市民がさらに連携をとってやっていけば、ＮＰＯの活動とかもうまくリンクさせていく場面がさらに増える。時代の変化に合わせてこういう会議が継続、その場に応じてつくられていくことを望みたい。
・子供たちが、この道通ったよねと思えるような道ができて、そのような情緒のある人間がどんどん育っていくような札幌市になってくれるといい。
・ニーズとか課題をまとめることに関して、一通りデータから議論できたということは大事なことである。さらにそれをどう伝えていくかというような話が、テーマも含めて議論になったのは意義がある。
・「想いが伝わる。想いをつなげる。」という非常に目新しいテーマが出てきた。テーマをつくっただけで終わりにしないように、行政の方がこのテーマをかみしめていただきたい。テーマというのは、意外にこういうものを頭に乗せると、今後の書きぶりも少しずつ変わってくるのでたいせつにしてほしい。
・本報告書の内容は、当初想定していなかった以上の、非常に広範囲で深みのあるものだと考えている。その場所、場所に応じて、必要に応じて部分的に切り出して、わかりやすく説明するという方法が一番大事なことである。「想いが伝わる。想いをつなげる。」という、この検討委員会の想いを伝えるように、つながるように努力をしていきたいと考えている。